E25
X 328

ИМПЕРАТОРСКІЙ
РѢЧНОЙ ЯХТЪ-КЛУБЪ.

1860-1910 г.

628
И-54
E25
328
ИЗЪ СОБРАНІЯ
№
Г. Д. ПЛИНЕРА
627.1
И-54

ИМПЕРАТОРСКІЙ

РѢЧНОЙ ЯХТЪ-КЛУБЪ

1860—1910

ПОГАШЕНО
БИБЛИОТЕКА
ДОМА ВМФ КБФ
ПОГАШЕНО

I.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Тип. М. Д. Ломковскаго, Думская улица, д. № 5.
1910.

Госуд. публичная
историческая
библиотека РСФСР
№ 336271981 г.

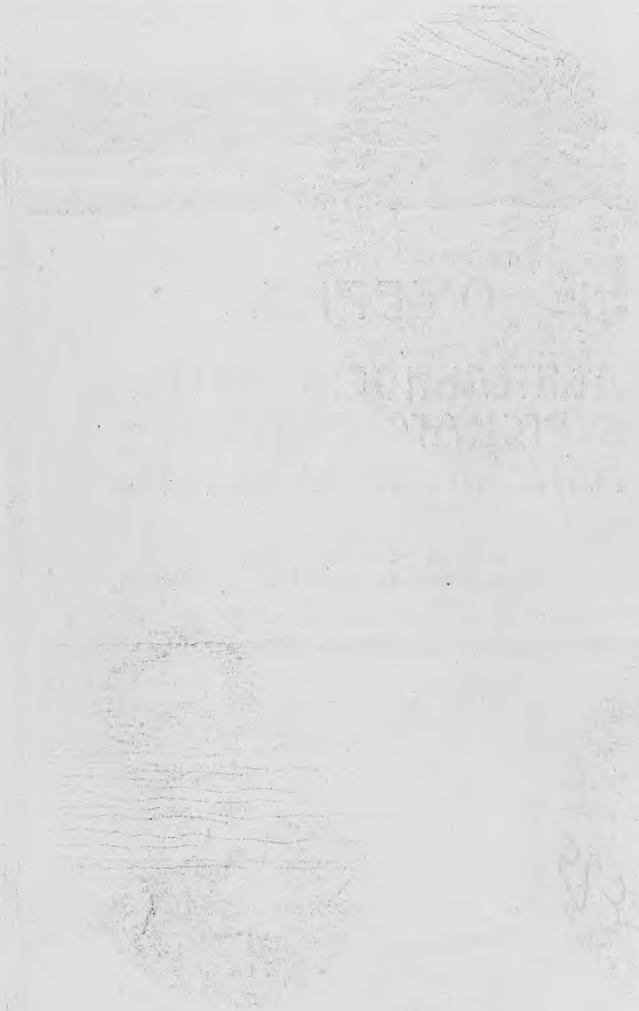
14 марта 1860 года Высочайше утвержденъ С.-Петербургскій рѣчной Яхтъ-Клубъ.

8-го марта 1910 года С.-Петербургскому рѣчному Яхтъ-Клубу Высочайше даровано наименованіе „Императорскій Рѣчной Яхтъ-Клубъ“.

ОЧЕРКЪ

ДѢЯТЕЛЬНОСТИ С.ПЕТЕРБУРГСКАГО-РѢЧНОГО-ЯХТЪ-КЛУБА ЗА 50 ЛѢТЪ

1860-1910-



Василій Юрьевичъ
ПОЗНАНСКІЙ.

Николай Христіановичъ
ВИЛЬКИНСЪ.

Цезарь Альбертовичъ
КАВОСЪ.

ОСНОВАТЕЛИ

Императорскаго рѣчного

Яхтъ-Клуба.

Предисловіе.

Настоящее изданіе, предпринятое Императорскимъ Рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ по случаю исполнившагося въ 1910 году 50-лѣтія его дѣятельности, является трудомъ, на много выходящимъ изъ ряда всѣхъ подобныхъ работъ, такъ какъ бывшимъ въ Яхтъ-Клубѣ въ 1894 году пожаромъ уничтоженъ былъ почти весь его архивъ за 35 лѣтъ, а потому для восполненія уничтоженныхъ пожаромъ матеріаловъ, необходимыхъ для исторіи Клуба, предстояло отыскивать послѣдніе въ журналахъ и газетахъ прежнихъ лѣтъ, приходилось собирать свѣдѣнія у отдѣльныхъ лицъ—современниковъ первыхъ годовъ существованія Яхтъ-Клуба. Но для того, чтобы получить только однѣ данныя изъ отчетовъ періодическихъ изданій того времени, пришлось почетному члену и члену Комитета Императорскаго Рѣчного Яхтъ-Клуба Н. Д. Маршалову, принявшему всецѣло на себя этотъ нелегкій трудъ, потратить болѣе трехъ лѣтъ. Къ сожалѣнію и въ спискахъ Яхтъ-Клуба въ настоящее время можно найти лишь нѣсколько членовъ, которые принимали активное участіе въ дѣятельности его въ первые годы существованія и которые потому могли бы оказать при собраніи матеріаловъ свое содѣйствіе. Всѣми этими причинами и объясняется то обстоятельство, что нѣкоторые года перваго десятилѣтія Яхтъ-Клуба поневолѣ пришлось отмѣтить въ очеркѣ лишь очень ограниченнымъ числомъ фактовъ.

При такомъ положеніи дѣла всѣ усилія составителей «Очерка дѣятельности Клуба» за 50 лѣтъ (членовъ Императорскаго Рѣчного Яхтъ-Клуба Н. Д. и Д. Д. Маршаловыхъ) были направлены, главнымъ образомъ, лишь къ тому, чтобы очерка этого, по возможности, не миновалъ ни одинъ фактъ, имѣвшій въ жизни Клуба сколько-нибудь важное значеніе и нашелъ бы себѣ въ соотвѣтствующемъ мѣстѣ надлежащую оцѣнку.

Не менѣе трудности представляло и самое изданіе этого «Очерка» въ виду срочности работы, вызванной необходимостью закончить ее ко дню празднованія 50-лѣтія Императорскаго Рѣчного Яхтъ-Клуба, 20 іюля

сего года, а также и въ виду того, что многія его мѣста не разъ приходилось передѣлывать и дополнять уже во время печати, по мѣрѣ полученія новыхъ данныхъ и фотографій, крайне интересныхъ для исторіи Рѣчного Яхтъ-Клуба. Все это, конечно, неминуемо должно повлечь за собой возможность нѣкоторыхъ опечатокъ въ изданіи, за которыя Юбилейная Комиссія заранѣе приноситъ свое извиненіе.

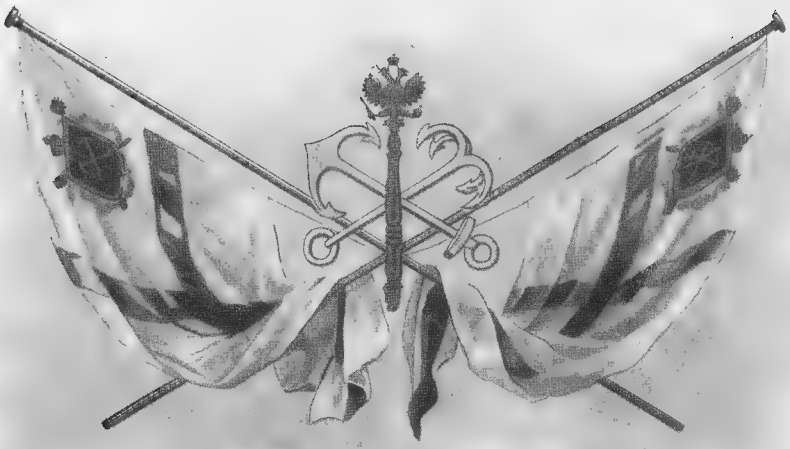
Дабы не обременять «Очерка» многочисленными цифровыми и другими данными (о личномъ составѣ, о судахъ, о гонкахъ, о денежныхъ оборотахъ и проч.), необходимыми, однако, въ описаніи пятидесятилѣтней дѣятельности Клуба, всѣ собранныя статистическія свѣдѣнія за 50 лѣтъ, а также и очеркъ гонокъ на почетные переходящіе кубки Клуба, выдѣлены въ отдѣльную часть, въ видѣ приложенія къ самому «Очерку».

Въ заключеніе Юбилейная Комиссія считаетъ своимъ долгомъ принести благодарность всѣмъ тѣмъ членамъ Императорскаго Рѣчного Яхтъ-Клуба, а также и постороннимъ лицамъ и учрежденіямъ, которые, по мѣрѣ своихъ силъ, способствовали успѣху настоящаго изданія, главнымъ образомъ гг. И. И. Бергману, Н. В. Васильевой, И. К. Дарагану, С. И. Кази, Э. А. Ломачу, А. Ѳ. Мертенсу, В. А. Олсуфьеву, С. И. Сурову, Я. Л. Фансмиту, а также и фирмѣ «Фришмутъ и Марксъ», любезно принявшей на себя безплатное изготовленіе болѣе половины всѣхъ клише для «Очерка».

Юбилейная Комиссія

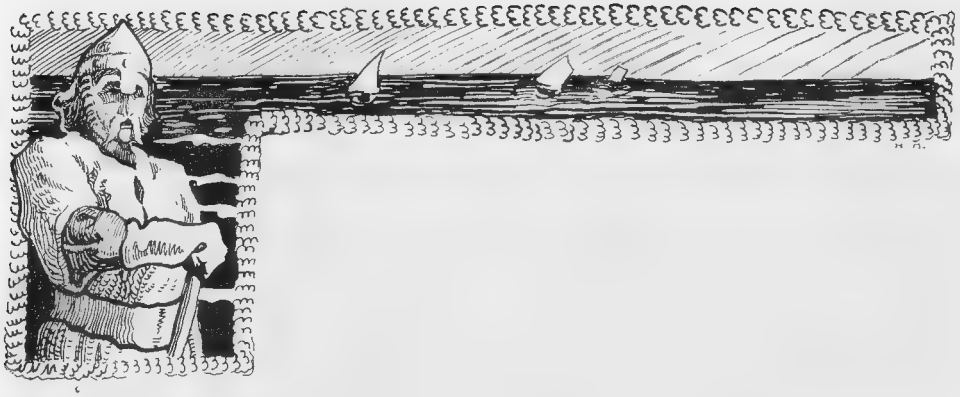
Императорскаго Рѣчного Яхтъ-Клуба.

1910 годъ.



„Въ годномъ теперь завѣтѣ Вамъ“
„Успѣховъ тайну передамъ:“
„Любите Клубъ, любите спортъ“
„И дружба пусть царитъ во всемъ;“
„А дружбы нѣтъ,—такъ все за бортъ—“
„И вверхъ килемъ!“

Изъ «Памятной книжки семидесятилѣтняго яхтсмена» — основателя С.-Петербургскаго Рѣчного Яхтъ-Клуба и его Почетнаго Командора В. Ю. Познанскаго. 14 марта 1900 года.



Вступленіе.

Парусный спортъ и морское дѣло въ Россіи имѣютъ одного общаго родоначальника „Дѣдушку русскаго флота“ –этого знаменитаго ботика, найденнаго, въ 1688 году въ селѣ Измайловѣ Отрокомъ Петромъ. Катаясь на немъ по рѣкѣ Яузѣ, на прудахъ села Измайлова и озерахъ Плещеевомъ и Кубенскомъ Царственный Отрокъ своимъ геніальнымъ умомъ прозрѣвалъ въ этой потѣхѣ основаніе русскаго флота—военнаго и купеческаго. То особенное увлеченіе съ какимъ Петръ предавался этимъ упражненіямъ, катаясь подъ парусами и веслами, даетъ намъ полное право считать первымъ русскимъ воднымъ спортсменомъ именно этого геніальнаго Государя.

Среди заботъ государственныхъ увлекаясь своею любимою страстью, Великій Государь старался также эту любовь къ морю и водѣ передать и своимъ подданнымъ, желалъ пріучить ихъ безъ страха плавать на судахъ и распространить между ними научныя и практическія знанія морского дѣла. И вотъ съ этою цѣлью, въ 1718 году, имъ учреждается „Невскій флотъ“— первый во всемъ мірѣ Яхтъ-Клубъ *). По приказанію Государя было роздано безплатно въ потомственное владѣніе частнымъ лицамъ и учрежденіямъ 141 судно, стоимостью на очень значительную для того времени сумму 125.000 рублей, съ обязательствомъ для всѣхъ судовладѣльцевъ являться на своихъ судахъ каждый праздникъ на Неву для „экзерцированья“.

*) Первый Яхтъ-Клубъ учрежденъ въ 1720 году въ Англіи, въ Коркѣ.

Благодаря энергіи и настойчивости Царя-спортсмена, „экзерцированія“ Невскаго флота аккуратно производились по праздникамъ во все время Петрова царствованія. Но съ кончиною Великаго Государя учрежденный по его единоличному желанію и до того времени одушевляемый лишь одною царскою любовью „Невскій флотъ“ сталъ быстро клониться къ упадку и всѣ старанія преемниковъ Петра—поддержать это полезное учрежденіе не увѣнчались успѣхомъ и когда, въ 1743 году, Императрица Елизавета Петровна повелѣла вновь собраться „Невскому флоту“ на „экзерцицію“, то по данному сигналу могли явиться всего лишь двѣ баржи.

Такъ рушился первый русскій Яхтъ-Клубъ, который былъ первымъ и въ Европѣ!

Лишь спустя 125 лѣтъ послѣ основанія Невскаго флота, въ 1846 г. возникаетъ въ Петербургѣ, по мысли Императора Николая I, заинтересовавшагося въ бытность его въ Англіи мѣстными яхтъ-клубами, Императорскій С.-Петербургскій Яхтъ-Клубъ. Но и этому новому, первому оффиціально утвержденному, русскому яхтъ-клубу не суждено было также сломить сухопутный темпераментъ русскаго человѣка и стать насадителемъ любительскаго судоходства у себя на родинѣ. Уже по самому характеру устава Императорскій Яхтъ-Клубъ не могъ популязировать любовь къ водѣ и мореходству среди публики, къ чему такъ настойчиво стремился основатель перваго русскаго яхтъ-клуба. Значительный членскій взносъ, непремѣнная принадлежность къ дворянскому сословію, ограниченное число членовъ -все это дѣлало Императорскій Яхтъ-Клубъ учрежденіемъ для большинства недоступнымъ и конечно не могло заставить общество имъ заинтересоваться. Но и помимо того, Клубъ этотъ съ увлеченіемъ предавался парусному спорту лишь въ первые годы своего существованія, а затѣмъ понемногу началъ къ нему остывать, а со временемъ почти совершенно утратилъ свое спортивное значеніе, обратившись въ обыкновенное общественное собраніе.

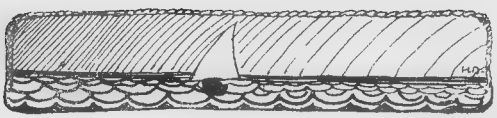
Однако затѣѣ Великаго Петра не суждено было погибнуть.

Она осуществилась, хотя и спустя почти полтораста лѣтъ послѣ основанія „Невскаго флота“, и осуществилась на этотъ разъ не по царскому указу, но по доброй волѣ и по твердому сознанію въ потребности и пользѣ ея существованія.

Въ 1860 году, 14 марта, по почину небольшого петербургскаго кружка моряковъ-любителей, былъ учрежденъ новый русскій Яхтъ-Клубъ—„С.-Петербургскій рѣчной Яхтъ-Клубъ“.

Начавъ свою дѣятельность безъ всякихъ денежныхъ средствъ, безъ нравственной поддержки со стороны общественнаго мнѣнія и печати, но

надѣясь исключительно лишь на сплоченность своихъ членовъ и любовь ихъ къ гребному и парусному спортамъ, Рѣчной Яхтъ-Клубъ съ перваго же дня своего существованія неуклонно пошелъ по намѣченному уставомъ его курсу— „содѣйствовать всѣми мѣрами распространенію охоты къ плаваніямъ на гребныхъ, парусныхъ и паровыхъ судахъ и улучшенію ихъ постройки"—и вотъ, въ короткое сравнительно время, ему удается вызвать къ жизни цѣлый рядъ русскихъ яхтъ-клубовъ и гребныхъ обществъ, возникшихъ по его примѣру вслѣдъ затѣмъ на всемъ обширномъ пространствѣ Россіи, и этимъ доказать, что только при дружной работѣ членовъ Клуба, истинной любви ихъ къ водному спорту и своему яхтъ-клубскому флагу возможно осуществить ту великую задачу, о которой полтораста лѣтъ тому назадъ мечталъ еще Геніальный Преобразователь Россіи — насадить въ ней любительское судоходство и привить русскому человѣку въ возможной степени любовь къ морю и водѣ.



1858—1860—1869.

1858—1859.

(Годы неоффиціальнаго существованія С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба).

С.-Петербургскій рѣчной Яхтъ-Клубъ, оффиціально начавшій свое существованіе 14 марта 1860 года, ведетъ собственно свое начало съ 1858 года.

Въ этомъ году, 11 мая, нѣсколько петербургскихъ моряковъ-любителей совершили парусную прогулку на Черную рѣчку, гдѣ и наняли для общаго житья и стоянки своихъ шлюпокъ на берегу этой рѣчки дачу (Григоровича № 13). Здѣсь-то среди нихъ и возникла впервые мысль объ учрежденіи неоффиціальнаго кружка любителей воднаго спорта съ цѣлью болѣе правильной организаціи плаваній, который и былъ затѣмъ окрещенъ шутливымъ англійскимъ названіемъ „Jack of all trades“ *); парусная же плюпка, на которой была совершена прогулка на Черную рѣчку, стала считаться съ того времени первымъ судномъ этого кружка.

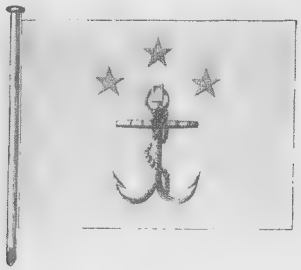
Шлюпка эта, носящая названіе „Забава“, была построенна въ 1857 году въ Англіи, имѣла длину въ 17 футъ и плимутское вооруженіе; принадлежала она Ц. А. Кавосу.

Первоначально кружокъ составляли всего восемь моряковъ-любителей: В. Ю. Познанскій, Н. Х. Вилькинсъ, Ц. А. Кавосъ, А. А. Аттиль, В. А.

*) «Морякъ на всѣ руки».

Сытинъ, Н. Н. Тихановскій, В. Я. Фуксъ и Э. Я. Фуксъ. Эти лица украсили свои шлюпки особымъ флагомъ—синій якорь съ тремя звѣздами на бѣломъ фонѣ,—одѣлись въ живописный неаполитанскій костюмъ, составили уставъ своего кружка, завели общій столъ, при катаньяхъ—особые сигналы и съ увлеченіемъ, подъ руководствомъ двухъ изъ своихъ членовъ В. Ю. Познанскаго и Н. Х. Вилькинса, стали предаваться любимому своему дѣлу—прогулкамъ на шлюпкахъ.

Въ слѣдующемъ 1859 году кружокъ рѣшилъ перемѣнить свое названіе и сталъ именовать себя уже „Невскимъ Яхтъ-Клубомъ".



Флагъ Кружка „Jack of all trades" и Невскаго Яхтъ-Клуба.

Несмотря на крайне скромный бюджетъ Невскаго Яхтъ-Клуба (членскій взносъ, между прочимъ, равнялся всего 7 рублямъ), дѣла его пошли хорошо; число членовъ вскорѣ достигло 40, увеличилось и число судовъ, среди которыхъ, помимо шлюпки „Забавы", появилось еще двѣ парусныя шлюпки „Чайка" и „Ласточка". Но однако членамъ Клуба скоро наскучили катанья по Невѣ и Невкамъ и ихъ все больше и больше стало тянуть на взморье, гдѣ бы они могли совершать „дальніе рейсы" на Лахту, Стрѣльну и Петергофъ. Помѣщеніе Клуба на Черной рѣчкѣ теперь уже казалось слишкомъ далекимъ отъ моря и потому Яхтъ-Клубъ рѣшилъ перебраться къ нему поближе, на Крестовскій островъ на дачу Бодрова, противъ Елагинской пристани.

Избранный Командоромъ Клуба В. Ю. Познанскій, въ сотрудничествѣ съ Н. Х. Вилькинсомъ и Ц. А. Кавосомъ, умѣло руководилъ дѣлами Невскаго Яхтъ-Клуба. Среди его членовъ царило полное согласіе, не смотря на довольно серьезную дисциплину, заведенную Командоромъ, и вторая навигація 1859 года прошла замѣчательно весело и оживленно, съ цѣлымъ рядомъ разнообразныхъ праздниковъ и парадныхъ прогулокъ съ музыкой и пальбой.

Однако бюджетныя поступленія Яхтъ-Клуба продолжали оставаться крайне ограниченными; такъ въ 1859 году они достигли лишь суммы 363 руб. 25 коп., при общемъ расходѣ въ 278 руб. 27 коп.

Между тѣмъ два года неоффиціальнаго существованія этого Яхтъ-Клуба, и особенно послѣдній 1859 годъ, показали все неудобство, а подчасъ даже затруднительность, дальнѣйшаго существованія клуба безъ утвержденнаго устава.

По иниціативѣ все тѣхъ же Познанскаго, Вилькинса и Кавоса, рѣшено было собраться 14 декабря 1859 года на квартирѣ Командора для разсмотрѣнія проекта устава „Клуба Невскихъ Ботиковъ", какъ предполагалось уже оффиціально назвать вновь учреждаемый яхтъ-клубъ. Въ этомъ проектѣ цѣлью учрежденія новаго яхтъ-клуба ставилось „распространеніе между любителями шлюпочнаго плаванія въ С.-Петербургѣ научныхъ и практическихъ свѣдѣній, относящихся до гребныхъ и небольшихъ парусныхъ и паровыхъ судовъ, а равно улучшеніе постройки оныхъ въ столицѣ". Флагъ „Клубу Невскихъ Ботиковъ" предполагалось присвоить по образцу Императорскаго Яхтъ-Клуба—на бѣломъ фонѣ прямой синій крестъ съ помѣщеннымъ въ верхнемъ крыжѣ гербомъ города С.-Петербурга.

По утвержденіи проекта собраніемъ учредителей было, постановлено поднести проектъ этотъ Его Императорскому Высочеству Великому Князю Генералъ-Адмиралу Константину Николаевичу и просить Великаго Князя принять учреждаемый Яхтъ-Клубъ подъ свое Августѣйшее Покровительство.

Его Высочество изъявилъ полное согласіе на принятіе Клуба подъ свое покровительство, но при этомъ предложилъ проектируемое названіе „Клубъ Невскихъ Ботиковъ" замѣнить другимъ—„С.-Петербургскій рѣчной Яхтъ-Клубъ".

Послѣ этого проектъ былъ представленъ въ Морское Министерство для надлежащаго утвержденія. Между прочимъ, Канцелярія этого Министерства предложила проектируемый флагъ Яхтъ-Клуба нѣсколько измѣнить, помѣстивъ на немъ дворянскую корону, но учредители нашли такое прибавленіе нежелательнымъ, какъ несоотвѣтствующее одной изъ основныхъ задачъ новаго яхтъ-клуба—быть учрежденіемъ всесословнымъ.

Утвержденіе устава въ Министерствѣ пошло обычнымъ путемъ и наконецъ, по Высочайшему повелѣнію 14 марта 1860 года, послѣдовало основаніе „С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба"—второго по времени русскаго яхтъ-клуба.

1860.

Нынѣшній свой флагъ С.-Петербургскимъ рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ былъ поднятъ впервые 21 мая 1860 года при особенно торжественной обстановкѣ въ новомъ своемъ помѣщеніи въ Новой деревнѣ, на дачѣ Шишмарева № 10*), куда Яхтъ-Клубъ съ этого года вновь перебрался.

*) Приблизительно противъ восточной оконечности Елагина острова.

Первое поднятіе флага С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба 21 Мая 1860 г.

А. Фрейгангъ. Секр. С. Идаровъ. Бравура. К. Бендонъ. А. Святскій.
И. Франсо-Нетто.
В. Велецкій. Э. Фуксъ. Д. Маршаловъ. Н. Вилькинсъ. Ком. В. Познанскій. И. Шумовъ. Виц.-Ком. Ц. Кавосъ. Круглополевъ.
К. Бруни. С. Яковлевъ. Поле-Марешаль Н- Познанскій.

На открытіи присутствовали Управляющій Морскимъ Министерствомъ генералъ-адъютантъ Н. К. Краббе, Управляющій Канцеляріею Морского Министерства генералъ-адъютантъ С. А. Грейгъ и много другихъ почетныхъ гостей.

На состоявшемся вслѣдъ за поднятіемъ флага обѣдѣ по случаю открытія, среди многихъ рѣчей и тостовъ, между прочимъ, положено было начало прекрасному и долгіе годы сохранявшемуся въ Клубѣ обычаю—облекать въ стихотворную форму привѣтствія Клубу и пожеланія, а порой и дѣловыя рѣчи. Именно членомъ Клуба Н. Н. Круглополевымъ во время обѣда сказанъ былъ слѣдующій экспромтъ:

«Послѣ всѣхъ рѣчей и спичей
«Вы позвольте пять, шесть строкъ
«Принести—таковъ обычай,—
«Мнѣ младенцу на зубокъ:
«Пусть родителямъ въ забаву,
«Въ утѣшенье ихъ сердецъ,
«Выростаетъ онъ на славу—
«Нашъ малютка молодецъ.
«Пусть цвѣтетъ, растетъ, мужаетъ
«Не по днямъ, а по часамъ,
«Пусть надежды оправдаетъ.
«Пусть съ отрадой Крестный самъ
«Полюбуется на сына!
«Ну, друзья, теперь пора:
«Разъ еще въ честь Константина *)
«Грянемъ дружное «у р а».

День открытія закончился общей прогулкой по Невѣ въ первый разъ подъ новымъ яхтъ-клубскимъ флагомъ.

Дѣятельность С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба продолжала оставаться такою же плодотворною, какъ и въ годы его неоффиціальнаго существованія. Энергія и преданность дѣлу выбраннаго первымъ командоромъ Клуба одного изъ его основателей В. Ю. Познанскаго и живое участіе, съ которымъ относились къ нему Августѣйшій Покровитель его и Морское Министерство, служили лучшимъ залогомъ дальнѣйшаго его развитія. Дѣйствительно, въ первый годъ число членовъ достигло значительной цифры 183,

*) Августѣйшій Покровитель Клуба Его Императорское Высочество Великій Князь Константинъ Николаевичъ.

число же всѣхъ судовъ равнялось уже 42 и среди ихъ значилась даже одна большая яхта-шхуна „Донъ-Жуанъ“, принадлежавшая И. Я. Франсо-Нетто. Эта была первая парусная яхта Рѣчного Яхтъ-Клуба. Приходъ въ этомъ году выразился также въ значительной цифрѣ 4494 р., причемъ членскій взносъ былъ установленъ съ 1860 года въ размѣрѣ 10 рублей.

Въ первый же годъ существованія Рѣчного Яхтъ-Клуба, среди его членовъ возникла мысль о необходимости постояннаго собственнаго помѣщенія, въ которомъ они бы могли собираться для бо́льшаго общенія между собою и для обмѣна мыслей по интересующему ихъ морскому дѣлу. Мысль эта, впервые высказанная членомъ С. Д. Лухмановымъ, встрѣтила полную поддержку у другихъ членовъ Клуба и особенно у его Командора.

Однако изыскать способъ, какъ при небольшихъ средствахъ, которыми располагалъ въ то время Клубъ, можно осуществить эту трудную задачу, оказалось не такъ было легко. Прошло, какъ будетъ далѣе видно, болѣе двухъ лѣтъ, прежде чѣмъ удалось найти В. Ю. Познанскому способъ осуществить лухмановскую затѣю.

Сейчасъ же послѣ открытія С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба Комитетомъ его было приступлено къ составленію правилъ для гребныхъ гонокъ, каковая работа была поручена членамъ Техническаго Отдѣленія Комитета г.г. Вилькинсу и Франсо-Нетто. Послѣдніе горячо взялись за дѣло и 12 іюля 1860 года правила были уже изданы.

На основаніи этихъ правилъ ежегодно Техническимъ Отдѣленіемъ Комитета избиралась изъ членовъ Яхтъ-Клуба „Комиссія о гонкахъ“, въ составъ которой входилъ и особый судья, назначаемый отъ Морского Министерства. Гребныя гонки раздѣлялись по числу гребцовъ на разряды; для каждаго разряда назначался особый призъ. Призы пріобрѣтались Клубомъ на подписныя деньги, которыя были установлены довольно значительныя; съ каждаго клубскаго судна по 5 руб., съ постороннихъ же судовъ взималось по 10 рублей. Гоняющіяся суда пускались внизъ по теченію Средней Невки до поворотной вѣхи, обогнувъ которую справа налѣво, возвращались обратно. Всѣ записанныя суда передъ гонкою осматривались Комиссіею и признанныя неудовлетворительными на гонку не допускались. Состязаніе начиналось по знаку, даваемому „отправителемъ“. Передъ началомъ гонки состязующіеся выравнивались, причемъ гребцы обязаны были весла держать горизонтально и подъ прямымъ угломъ къ килю судна. Виновная въ навалѣ во время гонки лодка лишалась права на полученіе приза.

По этимъ правиламъ первую гребную гонку Рѣчной Яхтъ-Клубъ устроилъ 31 іюля 1860 года на Средней Невкѣ противъ Елагинской пристани.

ФЛАГИ

Петербургскаго Ръчного Яхтъ Клуба

число же всѣхъ судовъ
большая яхта-шхуна „Донъ-Жуа
Эта была первая парусная яхта
выразился также въ значительной
былъ установленъ съ 1860 года въ

Въ первый же годъ существованія
новъ возникла мысль о необходимости
въ которомъ они бы могли собираться для
и для обмѣна мыслей по интересующему
впервые высказанная членомъ С. Д
держку у другихъ членовъ Клуба и особенно у

Однако изыскать способъ, какъ при небольшихъ
располагалъ въ то время Клубъ, можно осуществить
оказалось не такъ было легко. Прошло, какъ будетъ дано
лѣтъ, прежде чѣмъ удалось найти В. Ю. Познанскому
лухмановскую затѣю.

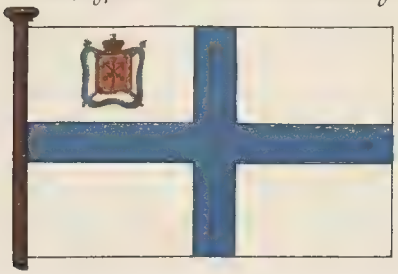
Сейчасъ же послѣ открытія С.-Петербургскаго
тетомъ его было приступлено къ составленію правил
каковая работа была поручена членамъ Техническ
г.г. Винъхинсу и Франсо-Нетто. Послѣдніе горячо
1860 года правила были уже изданы.

На основаніи этихъ правилъ ежегодно Техническ
тета избиралась изъ членовъ Яхтъ-Клуба „Комиссія
которой входилъ и особый судья, назначаемый отъ М
Гребныя гонки раздѣлялись по числу гребцовъ на ра
ряда назначался особый призъ. Призы пріобрѣтались
деньги, которыя были установлены довольно значит
скаго судна по 5 руб., съ постороннихъ же судовъ
Гоняющіяся суда пускались внизъ по теченію
вѣхи, обогнувъ которую справа налѣво,
ныя суда передъ гонкою осматривались. К
ритольными на гонку не допускались.
мому „отправителемъ". Передъ началомъ
приемъ гребцы обязаны были весла д
угломъ къ килю судна. Виновная въ
права на полученіе приза.

По этимъ правиламъ первую
устроила 31 іюля 1860 года на Средне

ФЛАГИ

С. Петербургскаго Яхтъ Клуба.



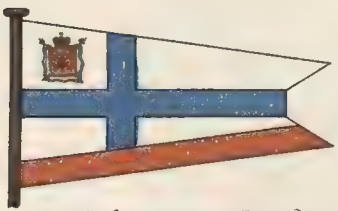
Кормовой флагъ поднятый на стенгѣ флагъ Августѣйшаго Покровителя Общества.

Флагъ Почетнаго Члена.

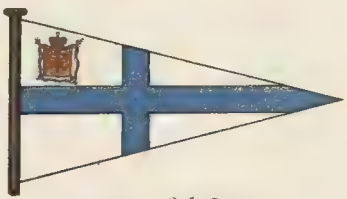
Флагъ Комитета или Гоночной Коммиссіи.

Брейдъ-вымпель Почетнаго Командора.

Брейдъ вымпель Командора.



Брейдъ-вымпель Вице-Командора.



Вымпель Судовладѣльца.

Хотя гребныя гонки для Петербурга не были новостью и устраивались раньше, но тогда онѣ носили характеръ исключительно народныхъ гонокъ, такъ какъ въ нихъ принимали участіе лишь перевощики на яликахъ и матросы.

Поэтому гонка Рѣчного Яхтъ-Клуба, гдѣ впервые участвовали любители-спортсмены и при томъ еще на гоночныхъ судахъ, была для Петербурга новинкою и привлекла множество зрителей, собравшихся на обоихъ берегахъ Средней Невки. Масса лодокъ, яхтъ-клубскихъ и частныхъ, во все время гонки сновали по Невѣ, слѣдя за каждымъ моментомъ состязанія. Удостоилъ посѣщеніемъ первую гонку Яхтъ-Клуба и Августѣйшій Покровитель Генералъ-Адмиралъ Великій Князь Константинъ Николаевичъ, прибывшій на нее со своею супругою Великою Княгинею Александрою Іосифовною на пароходѣ „Стрѣльна“ подъ флагомъ Августѣйшаго Покровителя Яхтъ-Клуба. Комиссія о гонкахъ, состоявшая изъ Предсѣдателя Командора В. Ю. Познанскаго и членовъ И. Я. Франсо-Нетто, Д. И. Маршалова, И. С. Шумова, П. М. Яцевича и секретаря С. А. Идарова, во главѣ съ судьею отъ Морского Министерства Контръ-Адмираломъ П. П. Акуловымъ, а также и всѣ почетные гости слѣдили за состязаніемъ съ Елагинской пристани, противъ которой стояла на якорѣ самая большая клубская яхта „Донъ-Жуанъ“. Гонка состояла изъ 5 разрядовъ: двухъ, трехъ и четырехъ-весельныхъ гичекъ, лыжъ и четырехъ-весельныхъ гиговъ съ гребцами членами Яхтъ-Клуба—на особый призъ, назначенный Морскимъ Министерствомъ,—военную гичку „Нѣга“. Для этого послѣдняго разряда съ самаго почти начала сезона, подъ руководствомъ Н. Х. Вилькинса и И. Я. Франсо-Нетто, особенно серьезно готовились три яхтъ-клубскіе гига «Стрѣла», «Нева» и «Охота» съ гребцами членами Клуба и состязаніе между ними, конечно, представляло главный интересъ дня. Въ остальныхъ разрядахъ члены Клуба участвовали лишь какъ рулевые, гребцами же были или перевощики, или матросы и только въ послѣднемъ разрядѣ лыжъ снова состязались члены Клуба. Дѣйствительно, состязаніе между четырехъ-весельными гигами прошло интересно и оживленно. Обогналъ всѣхъ гигъ «Стрѣла» съ рулевымъ Франсо-Нетто и гребцами Вилькинсомъ, Берковскимъ, Маршаловымъ и Н. Познанскимъ, однако призъ былъ присужденъ пришедшей второю гичкѣ «Нева», съ рулевымъ Кавосомъ и гребцами братьями Бруни, Гейде и Эбергардтомъ, такъ какъ первый гигъ оказался неправильно записаннымъ на гонку. Въ разрядѣ же лыжъ изъ записанныхъ на гонку 6 судовъ первый призъ взяла «Ундина» съ Н. Вилькинсомъ, а второй—«Загадка» съ Д. Маршаловымъ.

По окончаніи гонки Великій Князь Константинъ Николаевичъ, призвавъ къ себѣ на пароходъ команду пришедшаго первымъ гига «Стрѣла», изволилъ выразить ей свое одобреніе за хорошую греблю. Команда эта счи-

талась въ то время лучшей въ Клубѣ и лишь несчастный случай лишилъ ее чести получить почетный призъ Морского Министерства. Потомъ въ теченіи нѣсколькихъ годовъ эта команда оставалась внѣ конкурренціи на всѣхъ клубскихъ гонкахъ.

Членъ СПБ. р. Я. К. **П. Т. Образцовъ** (Секретарь Я. К. 1864—1866 гг., Вице-Командоръ 1868 г.).

Съ такимъ же интересомъ и также серьезно отнеслись члены Клуба и къ первой своей парусной гонкѣ, устроенной въ томъ же 1860 году 15 августа.

Эту гонку они согласились устроить между собою на призъ по подпискѣ, принявъ, за неимѣніемъ правилъ для такихъ гонокъ, въ руководство правила, по которымъ гонялись въ 1858 г. подъ парусами военныя гребныя суда въ городѣ Николаевѣ.

На гонку эту записалось всего 8 судовъ, отъ 12 до 18 фут. длины, по большей части совершенно открытыхъ; именно — «Грація» И. Шумова, «Забава» Ц. Кавоса, «Чайка» Н. Познанскаго, «Ершъ» П. Образцова, «Волна» Д. Маршалова, «Финка» А. Лерхе, «Валерьянъ» А. Титова и «Вадимъ» А. Мосолова.

Всѣ эти шлюпки на буксирѣ парохода члена В. Тайвани были выведены къ Елагинскому маяку, отъ котораго и должна была въ 1 часъ дня начаться гонка. Курсъ гонки былъ назначенъ отъ Елагинскаго маяка къ Невскому маяку и обратно, всего около $4^1/_2$ верстъ.

Въ этотъ день дулъ небольшой вѣтеръ, балла 2—3, отъ SO, вскорѣ послѣ начала гонки перешедшій на О и къ концу гонки значительно стихнувшій. Многіе изъ участвовавшихъ въ этой гонкѣ рулевыхъ выходили впервые въ Невскую Губу и совершенно не были знакомы даже съ расположеніемъ Невскаго и Елагинскаго маяковъ. Противный же вѣтеръ, дувшій вначалѣ гонки, сдѣлалъ то, что изъ числа участвовавшихъ шесть шлюпокъ гонки не кончили,— нѣкоторыя изъ нихъ не нашли совсѣмъ Невскаго маяка и, продолжая лавировать, попали въ Стрѣльну и даже въ Петергофъ. Какъ слѣдуетъ, гонку закончили только двѣ шлюпки: «Волна»—въ 3 ч. 1 м. и «Грація»—въ 3 ч. 24 м. Такимъ образомъ первый призъ въ первой гонкѣ Рѣчного Яхтъ-Клуба получилъ Д. И. Маршаловъ.

Обѣ первыя яхтъ-клубскія гонки, гребная и парусная, живо и прекрасно

Первый Командоръ С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба
Василій Юрьевичъ Познанскій.

описаны въ издававшемся Клубомъ въ семидесятыхъ годахъ журналѣ «Яхта», въ воспоминаніяхъ «Изъ Прошлаго» члена Клуба П. Т. Образцова.

Первые годы существованія Яхтъ-Клуба члены его, конечно, занимались главнымъ образомъ спортомъ гребнымъ, однако и подъ парусами они плавали сравнительно много. Для этихъ плаваній въ то время не малымъ препятствіемъ являлось сильное невское теченіе, особенно при О-выхъ вѣтрахъ, преодолѣть которое бывало подъ силу далеко не всѣмъ клубскимъ судамъ. На взморье же рѣшались выходить очень немногія изъ судовъ Яхтъ-Клуба. Исключеніе составляла единственная большая яхта «Донъ-Жуанъ», которою въ томъ году было совершено въ предѣлахъ Маркизовой Лужи довольно много плаваній.

Одно изъ такихъ плаваній этой яхты, 10 сентября, окончилось несчастнымъ случаемъ, сильно омрачившимъ первый годъ существованія Рѣчного Яхтъ-Клуба. Придя въ $12^1/_2$ час. дня на Восточный Кронштадтскій рейдъ, „Донъ-Жуанъ“ бросилъ тамъ якорь довольно далеко отъ берега. Бывшій на немъ членъ Клуба Адольфъ Берковскій отправился на тузикѣ съ двумя матросами на берегъ, взявъ съ собою и бывшую на яхтѣ собаку, большого водолаза. Во время переѣзда собакѣ захотѣлось пить, она нагнулась къ водѣ и опрокинула тузикъ. Матросы, не умѣя плавать, ухватились за шлюпку, Берковскій же, будучи отличнымъ пловцомъ, поплылъ къ берегу, но такъ какъ былъ въ тяжеломъ осеннемъ костюмѣ, то не смогъ долго продержаться на водѣ и, обезсилѣвъ, утонулъ; оба же матроса и собака были спасены подоспѣвшей шлюпкой съ берега.

Членъ СПБ. р. Я. К. **А. Берковскій.**

Закончивъ въ сентябрѣ первую свою навигацію, члены Рѣчного Яхтъ-Клуба не стали дожидаться новаго подъема флага и открытія новой лѣтней дѣятельности Клуба, но и зимой продолжали заниматься любимымъ своимъ морскимъ дѣломъ. Такъ, въ теченіе этой зимы Яхтъ-Клубомъ были устроены въ зданіи Адмиралтейства четыре научныхъ бесѣды по различнымъ морскимъ вопросамъ, такъ или иначе интересовавшимъ яхтъ-клубистовъ. Лекторами на этихъ бесѣдахъ выступили Е. В. Березинъ, П. А. Коргуевъ и Е. Е. Рябининъ. Сверхъ того члены въ теченіи зимы собирались еще каждую субботу въ гостинницѣ „Демутъ“ въ помѣщеніи б. Шахматнаго Клуба, гдѣ также устраивались собранія, на которыхъ подчасъ возникали жаркія пренія все по тѣмъ же излюбленнымъ морскимъ вопросамъ.

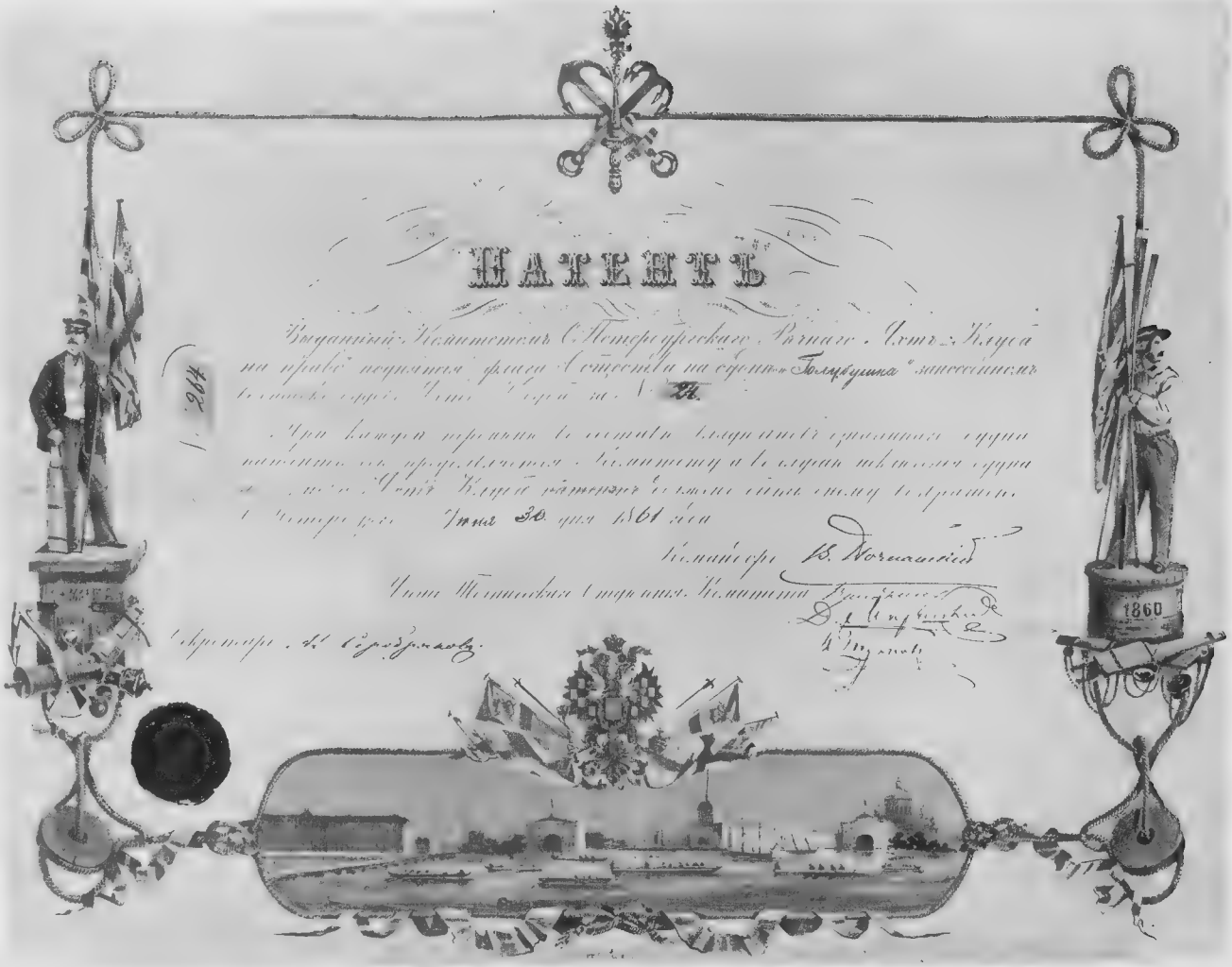
1861.

Еще зимою 1861 года Рѣчной Яхтъ-Клубъ поспѣшилъ пополнить тотъ пробѣлъ, который далъ себя почувствовать въ первую же его навигацію, именно онъ рѣшилъ поскорѣе выработать правила для парусныхъ гонокъ и вотъ, 30 марта 1861 года Техническимъ Отдѣленіемъ Комитета уже были утверждены первыя „Правила для гонокъ парусныхъ судовъ С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба".

Интересно отмѣтить, что по этимъ правиламъ на парусныхъ гонкахъ стартъ для судовъ дѣлался исключительно съ мѣста, съ буйковъ. Именно за 20 мин. до начала гонки давался пушечный выстрѣлъ, послѣ котораго суда должны были занять свои мѣста на стартѣ. Въ теченіи 10 минутъ, до новаго выстрѣла, яхты становились на мѣста и ставили паруса, не успѣвшія же за это время стать на свой буекъ яхты исключались изъ гонки; по 3-ей пушкѣ гонка начиналась. Паруса позволялось нести лишь тѣ, которые присвоены были вооруженію шлюпокъ; размѣра парусовъ правила не касались и вообще учета времени между гоняющимися шлюпками не было. Разряды были установлены слѣдующіе: первый—для шлюпокъ длиною не свыше 25 футовъ, второй—не свыше 32 футовъ и третій—для ботиковъ и яхтъ не свыше 15 тоннъ водоизмѣщенія.

Одновременно съ выработкой правилъ для парусныхъ гонокъ Техническое Отдѣленіе Комитета этою же зимою работало надъ изданіемъ сигнальной системы Клуба; эту работу также необходимо было окончить къ открытію навигаціи. Въ результатѣ у Яхтъ-Клуба къ 20 апрѣля 1861 года появилась своя собственная „Сигнальная система", заключавшая въ себѣ до 90 словъ и фразъ, изъ которыхъ каждой соотвѣтствовалъ особый нумеръ, обозначавшійся посредствомъ комбинаціи изъ пяти особыхъ сигнальныхъ флаговъ. Вмѣстѣ съ этимъ были присвоены всѣмъ членамъ, признаннымъ опытными въ управленіи судами, а также и всѣмъ судамъ Клуба особые позывные нумера, устанавливаемые ежегодно Комитетомъ и отпечатываемые для свѣдѣнія къ 1 іюня каждаго года.

Между прочимъ въ то время членовъ Яхтъ-Клуба, признанныхъ опытными въ управленіи парусными или гребными судами принято было называть «капитанами Яхтъ-Клуба». Это особое званіе вело свое начало съ 1859 года, когда Клубъ еще носилъ названіе «Невскаго Яхтъ-Клуба» и при немъ существовалъ особый Совѣтъ Капитановъ, впослѣдствіи замѣненный, при учрежденіи Рѣчного Яхтъ-Клуба, Техническимъ Отдѣленіемъ Комитета. Для полученія



Патентъ на поднятіе флага С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба первыхъ годовъ существованія Клуба.

званія «капитана» производился въ то время особый экзаменъ и члены Клуба, получившіе право называться «капитанами», особенно этимъ гордились.

Членъ СПБ. р. Я. К. **К. А. Михельсонъ** (Казначей Я. К. 1862—1878 г.).

По новымъ правиламъ для парусныхъ гонокъ въ 1861 году состоялось двѣ гонки, одна въ іюлѣ у Елагинскаго маяка для шлюпокъ перваго разряда, въ которой приняло участіе 6 судовъ; изъ нихъ выдѣлились на этой гонкѣ шлюпки «Грація» Шумова и «Рыбакъ» Михельсона. Вторая же гонка была устроена въ августѣ мѣсяцѣ для яхтъ до 15 тоннъ водоизмѣщенія на дистанцію: Елагинскій маякъ, Кронштадтъ, Лисій Носъ и обратно, всего 20 верстъ. Въ ней приняли участіе три судна «Проворный», «Константинъ» и «Морфи», изъ которыхъ первый призъ взялъ ботъ «Проворный» съ рулевымъ г. Усовымъ; вся дистанція имъ была сдѣлана въ 3 часа 32 минуты.

Что же касается до гребной гонки этого года, то она состоялась 16 іюля, и опять въ присутствіи Августѣйшаго Покровителя Яхтъ-Клуба Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Константина Николаевича и привлекла еще большее число зрителей, чѣмъ въ предыдущій годъ. Гонка на этотъ разъ состояла изъ шести разрядовъ и если въ 1860 году могли состояться лишь два разряда съ гребцами — членами Яхтъ-Клуба, то въ этомъ году, гребцы-матросы участвовали лишь въ одномъ только разрядѣ. На гонку Августѣйшимъ Покровителемъ былъ пожертвованъ призъ 26-ти весельный катеръ «Комета», 62 футовъ длины, замѣчательный своею постройкою изъ шести только досокъ, отъ Морского же Министерства былъ назначенъ въ призъ четырехвесельный гигъ «Кронштадтка», доставшійся командѣ гига «Голубушка»—рулевому Франсо-Нетто и гребцамъ Вилькинсу, Маршалову, Н. Познанскому и барону Розену.

Къ этой второй своей гребной гонкѣ Яхтъ-Клубъ уже имѣлъ въ числѣ судовъ нѣсколько настоящихъ гичекъ, а также и англійскихъ гиговъ-аутригеровъ, изъ которыхъ гигъ «Голубушка» считался въ то время лучшимъ и самымъ быстроходнымъ судномъ.

Предаваясь съ увлеченіемъ гребнымъ и паруснымъ гонкамъ, члены Яхтъ-Клуба, однако, съ неменьшею любовью относились и къ катаньямъ подъ парусами и прогулкамъ яхтъ по взморью, тѣмъ болѣе что въ это время у Рѣчного Яхтъ-Клуба было уже нѣсколько большихъ сравнительно палубныхъ

яхтъ: шхуны «Донъ-Жуанъ» и «Грація», тендера «Гуляка», «Морфи», «Голубь», «Проворный», «Другъ» и датскій ботъ «Константинъ». Конечно, кататься на этихъ большихъ палубныхъ яхтахъ по Невѣ и Невкамъ мало представляло удовольствія, на нихъ пріятно было плавать только по морю, въ Невской Губѣ, и вотъ здѣсь-то и сказывалось все неудобство лѣтняго помѣщенія Яхтъ-Клуба въ Новой Деревнѣ, откуда было довольно далеко добираться до моря, а подчасъ даже и затруднительно.

Идя на встрѣчу стремленіямъ своихъ членовъ, Комитетъ рѣчного Яхтъ-Клуба снова рѣшилъ перемѣнить свое помѣщеніе на болѣе близкое къ заливу. Для этой цѣли имъ была пріискана въ Старой Деревнѣ дача Волковой, на томъ самомъ мѣстѣ, гдѣ впослѣдствіи началъ свою дѣятельность Парусный Кружокъ, нынѣшній С.-Петербургскій Парусный Клубъ, а еще позднѣе и Петровскій Яхтъ-Клубъ. Помѣщеніе это находилось почти противъ Елагинской стрѣлки и вполнѣ отвѣчало стремленіямъ яхтъ-клубистовъ имѣть стоянкой для своихъ яхтъ мѣсто, возможно близкое ко взморью.

Въ этомъ новомъ помѣщеніи и состоялось 9 мая 1861 года второе поднятіе флага Рѣчного Яхтъ-Клуба и открытіе его второй навигаціи.

Жизнь Клуба въ эту навигацію продолжала протекать по прежнему весело. Особенно это стало замѣчаться послѣ того, когда Общимъ Собраніемъ, по предложенію Комитета, было разрѣшено клубское помѣщеніе посѣщать дамамъ. До того времени Рѣчной Яхтъ-Клубъ посѣщался лишь одними членами и ихъ гостями, исключительно мужчинами, причемъ такія посѣщенія допускались для каждаго гостя не болѣе 3-хъ всего разъ. Съ разрѣшеніемъ

Гигъ-четверка „**Голубушка**“, взявшая призъ Морского Министерства въ 1861 году (рулевой Франсо-Нетто, гребцы Вилькинсъ, Познанскій Н., Маршаловъ, баронъ Розенъ.

же дамамъ посѣщать Яхтъ-Клубъ, стали устраиваться въ теченіи всего лѣтняго сезона по извѣстнымъ днямъ семейныя собранія и Клубъ зажилъ новою семейною жизнью.

Хотя въ этомъ году число членовъ и убавилось противъ года основанія, но за-то число судовъ Клуба значительно возросло. Съ большимъ оживленіемъ и интересомъ относились въ то время члены къ появленію каждаго новаго своего судна. Долго, напримѣръ, оставались въ памяти яхтъ-клубистовъ прибытіе изъ Даніи большого десятитоннаго бота «Константинъ» члена

Тендеръ **„Гуляка“** Д. И. Маршалова.
(постр. въ Англіи въ 1847 г.).

Клуба Шеньяна, а также перваго англійскаго гига-аутригера «Джеридъ», появленіе котораго въ то время произвело даже сенсацію среди петербургской публики. Доставленный въ таможню этотъ аутригеръ должно было переправить въ Яхтъ-Клубъ и для этого было нанято нѣсколько флотскихъ матросовъ, но всѣ ихъ попытки прогрести на аутригерѣ не приводили ни къ чему. Нѣсколько разъ команда перевертывалась въ воду и подъ конецъ же-

БИБЛИОТЕКА ДОМА ВМФ КБФ

лающихъ грести не стало. За то велико было удивленіе публики, когда явились члены Клуба и, сѣвъ на аутригеръ, сразу же безъ всякаго труда пошли на немъ въ Яхтъ-Клубъ, да еще взморьемъ.

1862.

Въ 1862 году удалось наконецъ Яхтъ-Клубу разрѣшить вопросъ, поднятый еще въ годъ его основанія по почину члена Лухманова—вопросъ о постройкѣ собственнаго помѣщенія. Согласно предложенію В. Ю. Познанскаго былъ съ огромнымъ сочувствіемъ принятъ его проектъ объ образованіи капитала на постройку клубской дачи, посредствомъ учрежденія для этой цѣли особыхъ паевъ, по которымъ Клубъ, впредь до погашенія ихъ, долженъ былъ выдавать 6% изъ собственныхъ средствъ. Сочувствіе членовъ къ этому проекту и вообще къ сказанной идеѣ Познанскаго и Лухманова выразилось сейчасъ же. Подписка на паи была сразу же настолько покрыта, что явилась полная возможность приступить къ постройкѣ собственной дачи.

Членъ Комитета СПБ р. Я. К. 1862 г.
Г. А. Щениковъ.

Немедленно была организована особая Строительная Комиссія изъ шести членовъ Яхтъ-Клуба, а у владѣльца Крестовскаго острова Князя К. Э. Бѣлосельскаго-Бѣлозерскаго былъ заарендованъ береговой участокъ земли, противъ Елагинской стрѣлки, подъ постройку дачи Клуба. Составленная Комиссіей смѣта исчислена была въ 10.000 рублей. Благодаря неутомимой дѣятельности и энергичной распорядительности г.г. Петерсона и Цимары, стоявшихъ во главѣ Строительной Комиссіи, а также особенному сочувствію, съ которымъ вообще члены Яхтъ-Клуба отнеслись къ этому вопросу, постройку собственной яхтъ-клубской дачи удалось закончить къ концу 1863 года и въ 1864 году Клубъ уже могъ перебраться въ собственное помѣщеніе.

1862 годъ всегда останется въ памяти Яхтъ-Клуба еще потому, что въ этомъ году положено было начало долголѣтнему серевнованію его членовъ съ членами только-что зарождавшагося тогда Англійскаго Гребного Общества «Стрѣла»,—соревнованію, давшему весьма значительный толчекъ развитію греб-

ного спорта въ Петербургѣ. На устроенной Яхтъ-Клубомъ въ этомъ году, 6 августа, гребной гонкѣ, въ разрядѣ четырехвесельныхъ гиговъ впервые выступили на аутригерѣ «Дартъ» англичане. Противъ нихъ записано было три гички и на одной изъ нихъ, гигѣ-аутригерѣ «Спаркъ», должны были идти члены Рѣчного Яхтъ-Клуба. Въ этотъ день дулъ сильный W и на Невкѣ было значительное волненіе, аутригерамъ трудно было держаться противъ гичекъ простой русской постройки, и первый призъ выиграли любители-охтяне на гичкѣ «Александра»; однако яхтъ-клубскій «Спаркъ» на этой гонкѣ оказался впереди «Дарта» на 1 м. 1.. с.

Вѣтеръ и волненіе были настолько сильны въ этотъ день, въ особенности при началѣ гонки, что въ первомъ ея разрядѣ два гига, «Кронштадтка» съ рулевымъ Д. Маршаловымъ и гребцами матросами и «Минута» съ рулевымъ В. Тайвани и гребцами перевощиками, совершенно зарылись въ волненіи и опрокинулись. Команды однако были благополучно спасены. Послѣ этого состязанія англичане, почему-то, не являлись долгое время на клубскія гонки и лишь впослѣдствіи, въ 1870 году, оба эти Клуба снова встрѣтились

Верейка „**Моряна**“.—Призъ Морского Министерства 1862 г.
(постр. въ Кронштадтскомъ портѣ въ 1862 г.).

Команда гига **„Голубушка“**,
взявшая призъ Морского Министерства въ 1862 году.
Рулевой К. П. Ивановъ,
Гребцы М. Прево, баронъ Розенъ, Д. Маршаловъ, А. Щениковъ.

на гонкѣ, устроенной Обществомъ «Стрѣла»; на этотъ разъ побѣдили англичане.

Вообще гребной спортъ въ то время значительно шагнулъ впередъ. У Клуба уже было нѣсколько гоночныхъ гиговъ (гиги: «Голубушка», «Нева», «Стрѣла», «Ципка», «Зазнобушка», «Русалка»), сверхъ нихъ насчитывалось еще четыре англійскихъ аутригера «Джеридъ», «Спаркъ», Наутилусъ» и «Щепка», и яхтъ-клубскія гребныя гонки настолько стали популярными среди петербуржцевъ, что посмотрѣть на нихъ стекалась каждый разъ масса публики. На одной изъ такихъ гонокъ въ 1862 году присутствовало чрезвычайное японское посольство.

По прежнему, какъ и въ первые два года, главнымъ разрядомъ на гребныхъ гонкахъ въ этомъ году оставался разрядъ четверокъ на призъ Морского

Министерства—8-ми-весельная верейка «Моряна»,—которая опять досталась лучшей клубской командѣ гребцовъ, состоявшей изъ членовъ Маршалова, барона Розена, А. Щеникова, и Прево.

1863.

Списокъ членовъ Яхтъ-Клуба въ 1863 году украсился именами Ихъ Императорскихъ Высочествъ Великихъ Князей Государя Наслѣдника Цесаревича Николая Александровича и Алексѣя Александровича, изъявившихъ согласіе на принятіе званія почетныхъ членовъ Клуба, причемъ Ихъ Императорскимъ Высочествамъ благоугодно было, въ видахъ усиленія денежныхъ средствъ молодого клуба, прислать въ распоряженіе Комитета по 100 рублей каждому.

Хотя число членовъ и продолжало все еще оставаться значительно меньшимъ противъ года основанія *), но за то убѣдительнымъ доказательствомъ развитія Клуба служило постоянное за это время увеличеніе числа его судовъ. И если въ 1860 г. Яхтъ-Клубъ могъ насчитать въ числѣ своихъ судовъ всего лишь 42 гребныхъ и парусныхъ судна, то уже къ концу 1863 г по списку судовъ состояло: гребныхъ судовъ—48, парусныхъ—29 и сверхъ того еще одно паровое, а всего 78 судовъ.

Въ то время въ день рожденія царствовавшаго тогда Государя Императора Александра II, 17 апрѣля, на Невѣ передъ Зимнимъ Дворцомъ устраивался обыкновенно церемоніалъ, въ которомъ въ этомъ году, по предложенію Морского Вѣдомства, рѣшилъ принять участіе и Рѣчной Яхтъ-Клубъ и потому его яхтамъ, изъявившимъ желаніе участвовать въ церемоніалѣ, «Вѣрѣ», «Константину», «Памяти Васи» и «Капрерѣ» были назначены по диспозиціи мѣста, но къ сожалѣнію движеніе льда изъ Ладожскаго Озера помѣшало церемоніалу состояться, а Яхтъ-Клубу принять въ немъ участіе. Лишь одинъ ботъ «Константинъ», не смотря на ледоходъ, простоялъ на Невѣ въ продолженіи всего 17 апрѣля.

Весна 1863 г. была очень суровая и лишь только 8 мая явилась возможность членамъ Клуба собраться въ лѣтнемъ своемъ помѣщеніи, все еще пока на дачѣ Волковой, и отпраздновать открытіе четвертой своей навигаціи.

Вслѣдъ за весной и лѣто продолжало оставаться очень плохимъ и это не могло не отразиться на лѣтней дѣятельности Яхтъ-Клуба.

---

*) Въ 1860 г.—183, 1863 г.—131.

Благодаря постоянной неудачной погодѣ общественныхъ клубскихъ прогулокъ, такъ оживленно всегда раньше проходящихъ, въ этомъ году удалось устроить всего лишь двѣ.

За-то состоявшееся экспромтомъ, въ іюнѣ мѣсяцѣ, эскадренное плаваніе судовъ Яхтъ-Клуба въ Стрѣльну, для представленія своему Августѣйшему Покровителю, удалось вполнѣ; на этотъ разъ и погода и вѣтеръ всячески способствовали тому, чтобы смотръ эскадры Великимъ Княземъ удался.

Яхтъ-клубская эскадра, въ составѣ яхтъ: «Морфи», «Константина», «Проворнаго» и шлюпокъ: «Отрады», «Капреры», «Наяды», «Волны», «Надежнаго», «Опаснаго» и «Крестовскаго», подъ флагомъ Вице-Командора И. С. Шумова, съ вечера вышла изъ гавани Яхтъ-Клуба и при ровномъ SO-мъ вѣтрѣ въ лавировку дошла къ 2 часамъ ночи до Стрѣльнинской пристани.

На слѣдующій день съ утра команды принялись за приведеніе яхтъ въ порядокъ и едва уборка была окончена, какъ пріѣхалъ Великій Князь. Сейчасъ же Его Высочество былъ перевезенъ лучшимъ гребцомъ Яхтъ-Клуба барономъ Розеномъ на флагманское судно «Морфи». Въ моментъ, когда Августѣйшій Покровитель Клуба вступалъ на бортъ яхты, на ней взвился флагъ Покровителя Яхтъ-Клуба, а съ борта яхты «Константинъ» раздался установленный салютъ въ 21 выстрѣлъ и вся эскадра разцвѣтилась флагами.

По принятіи рапорта отъ флагмана эскадры, Великій Князь любезно согласился посѣтить каюту «Морфи», гдѣ долго разговаривалъ съ И. С. Шумовымъ о плаваніи эскадры въ Стрѣльну, живо интересуясь мельчайшими его подробностями. Затѣмъ Князь переѣхалъ на шлюпкѣ на ботъ «Константинъ», гдѣ также изволилъ долго бесѣдовать съ владѣльцемъ яхты и ея шкиперомъ датчаниномъ Крестьянсономъ, приведшимъ эту яхту изъ Даніи. Послѣ этого Августѣйшій Покровитель опять же на тузикѣ переѣхалъ на Стрѣльнинскую пристань и провожаемый несмолкаемымъ «ура» всей эскадры отбылъ въ свой дворецъ. Восхищенные посѣщеніемъ Великаго Князя, его ласкою и вниманіемъ, вернулись члены Клуба домой, сохранивъ навсегда въ своей памяти самыя отрадныя воспоминанія объ этомъ эскадренномъ плаваніи.

Если отдѣльныя плаванія клубскихъ яхтъ въ предѣлахъ Невской Губы—въ Стрѣльну, Петергофъ, Кронштадтъ и Лисій Носъ –и совершались почти ежедневно, за-то за предѣлы Кронштадта, въ Финскій заливъ, въ то время рѣшались пускаться очень немногіе изъ членовъ; Финляндіи же флагъ Рѣчного Яхтъ-Клуба совершенно не былъ знакомъ. Это давало поводъ двумъ тогдашнимъ морскимъ газетамъ «Кронштадтскому Вѣстнику» и «Котлину» не разъ посылать на своихъ страницахъ упреки по адресу Рѣчного Яхтъ-Клуба, что члены его боятся открытаго моря, предпочитая ему плаванія въ Марки-

зовой Лужѣ. Поэтому нѣтъ ничего удивительнаго, что даже такое незначительное плаваніе, какъ совершенное въ 1863 году ботомъ «Константинъ»,—двухдневное плаваніе за Кронштадтъ, въ Финскій заливъ,—обратило на себя въ то время вниманіе и описаніе его было помѣщено въ «Кронштадтскомъ Вѣстникѣ». Пользуясь двумя праздничными днями въ іюнѣ этого года членъ Клуба В. Шеньянъ рѣшилъ предпринять плаваніе къ берегамъ Финляндіи и если бы обстоятельства оказались благопріятными, то и выполнить завѣтную мечту яхтъ-клубистовъ—попасть въ финляндскія шхеры. Наканунѣ праздниковъ яхта «Константинъ», подъ управленіемъ своего владѣльца г. Шеньяна, вышла съ вечера изъ Петербурга и при слабомъ S-мъ вѣтрѣ къ утру была уже на Большомъ Кронштадтскомъ рейдѣ. Установившійся затѣмъ ровный, хотя и противный, западный вѣтеръ сулилъ прекрасное плаваніе «Константину» къ завѣтнымъ берегамъ Финляндіи, но морская болѣзнь, которою стали при усилившемся волненіи страдать четверо пассажировъ яхты, заставила ея владѣльца отказаться отъ мысли поплавать по финляндскимъ шхерамъ и не доходя мыса Стирсуддена вернуться домой.

Помимо парусныхъ прогулокъ членовъ, отдѣльныхъ и эскадренныхъ, лѣтняя дѣятельность Яхтъ-Клуба проявлялась по прежнему, главнымъ образомъ, въ устройствѣ парусныхъ и гребныхъ гонокъ.

Въ 1863 году гребныхъ гонокъ было устроено двѣ, изъ нихъ на первой, 30 мая, состоявшей изъ разрядовъ исключительно съ наемными гребцами, по типу нынѣшнихъ народныхъ гонокъ, изволили присутствовать Ихъ Императорскія Высочества Великій Князь Алексѣй Александровичъ и Князь Николай Максимиліановичъ Романовскій Герцогъ Лейхтенбергскій, причемъ

Гигъ-четверка **„Русалка“**, взявшая призъ Морского Министерства въ 1863 году.
Гребцы Вайковъ, баронъ Розенъ, А. Щениковъ, Маршаловъ и рулевой Прево

Ихъ Высочества оставались до самаго окончанія гонки и присутствовали при раздачѣ призовъ.

Особенно интересно въ этомъ году прошла гонка на призъ Морского Министерства—прекрасный полупалубный ботикъ съ выдвижнымъ килемъ «Альфа». Хотя на это состязаніе было записано 3 гига-четверки—«Голубушка», «Русалка» и «Зазнобушка»—съ командами изъ членовъ Клуба, но въ гонкѣ приняли участіе лишь двѣ первыя гички. Интересъ къ гонкѣ усилился тѣмъ обстоятельствомъ, что въ моментъ начала гонки у загребного гига «Русалки» Маршалова сломалась уключина; этимъ не захотѣла воспользоваться команда «Голубушки» и состязаніе рѣшено было устроить вновь. На этотъ разъ однако не повезло этому гигу— у его гребцовъ два раза выскакивали съ мѣста ножныя подпорки, и, конечно, его соперникъ безъ особыхъ усилій былъ бы первымъ, но и онъ не захотѣлъ воспользоваться этой легкой побѣдой и такимъ образомъ опять была назначена перегонка, въ которой наконецъ первымъ оказался гигъ «Русалка» и командѣ его—рулевому Прево, гребцамъ Маршалову, барону Розену, А. Щеникову и Байкову былъ присужденъ призъ Морского Вѣдомства.

Почти постоянныя побѣды на гонкахъ на призы Морского Министерства однихъ и тѣхъ же лучшихъ командъ Яхтъ-Клуба сдѣлали то, что новыя молодыя клубскія команды совсѣмъ перестали участвовать на такихъ гонкахъ. Находя необходимымъ положить этому конецъ, Комитетъ рѣшилъ установить на будущее время такія правила для этихъ гонокъ, которыя бы давали возможность молодымъ гребцамъ-членамъ Клуба съ бо̀льшими шансами участвовать въ такихъ состязаніяхъ и тѣмъ сдѣлали бы и самыя состязанія и болѣе оживленными и интересными.

Также оказалось необходимымъ измѣнить нѣсколько правила и для парусныхъ гонокъ. Предыдущіе два года показали все неудобство раздѣленія шлюпокъ на два разряда, съ границей въ 25 фут. длины. Предѣлъ этотъ на практикѣ оказался слишкомъ широкимъ и въ одинъ и тотъ же разрядъ попадали самые разнообразные по величинѣ конкурренты, что при отсутствіи какого-либо учета, конечно, лишало меньшія шлюпки почти всякихъ шансовъ получать призы. Поэтому въ этомъ году рѣшено было разбить первый разрядъ на двѣ новыя категоріи: одну для шлюпокъ до 16 фут. длины и другую отъ 16 до 26 фут. длины.

Нововведеніемъ же на парусныхъ гонкахъ явилось также допущеніе рулевыми на гоняющихся судахъ постороннихъ любителей, а не однихъ лишь членовъ Клуба, какъ существовало до того времени.

Простая ли эта случайность или члены Клуба дѣйствительно недостаточно еще хорошо были знакомы въ то время съ паруснымъ дѣломъ, но

только въ 1863 году во всѣхъ трехъ клубскихъ гонкахъ всѣ три первые приза были взяты именно этими посторонними любителями или военными моряками *). Изъ числа же членовъ Клуба призы, и то лишь вторые, достались Шауману, Куликову и Маршалову.

Особенно многочисленнымъ въ этомъ году оказался второй разрядъ шлюпокъ отъ 16 до 26 фут. длины, въ которомъ приняло участіе до 11 судовъ. Въ этомъ разрядѣ на шлюпкѣ «Волна» въ первый разъ выступилъ рулевымъ новый членъ Яхтъ-Клуба И. А. Марковъ, которому затѣмъ суждено было довольно скоро сдѣлаться въ Яхтъ-Клубѣ выдающимся рулевымъ на парусныхъ гонкахъ, не знавшемъ себѣ соперниковъ на этихъ состязаніяхъ.

Членъ СПБ. р. Я. К. **И. А. Марковъ.**

Эту зиму Рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ, помимо популярныхъ лекцій по морскому дѣлу, состоявшихся благодаря содѣйствію морского вѣдомства въ библіотекѣ Морского Ученаго Комитета, были еще организованы въ гимнастической залѣ Главнаго Адмиралтейства уроки фехтованія и гимнастики, завѣдываніе которыми возложено было на члена Клуба барона Розена. Съ успѣхомъ проходили также и устраиваемые Яхтъ-Клубомъ въ теченіи зимы общественные вечера въ прекрасномъ въ то время помѣщеніи г. Огюста у Полицейскаго моста.

Этой же зимой Яхтъ-Клубомъ приступлено было также къ приведенію въ порядокъ своей библіотеки, которая уже въ то время, благодаря щедрымъ пожертвованіямъ членовъ, состояла изъ довольно значительнаго числа книгъ, относящихся до морского дѣла и паруснаго и гребного спортовъ; среди книгъ клубской библіотеки можно было найти даже нѣсколько рѣдкихъ и цѣнныхъ изданій. Трудъ по составленію систематическаго каталога этой библіотеки былъ принятъ на себя членомъ Техническаго Отдѣла Комитета Д. И. Маршаловымъ, которому удалось закончить эту кропотливую работу лишь къ концу слѣдующаго года. Къ крайнему сожалѣнію эта библіотека Яхтъ-Клуба, пополняемая затѣмъ еще въ теченіи 30 лѣтъ очень многими и цѣнными изданіями, совершенно уничтожена огнемъ при пожарѣ Яхтъ-Клуба въ 1894 году.

*) На «Мари»—любителемъ Шрейберомъ, на верейкѣ «Чара»—морскимъ офицеромъ Рыкачевымъ и на «Баржѣ» адмирала Шанца—капитаномъ-лейтенантомъ П. Н. Назимовымъ.

Среди всѣхъ этихъ клубскихъ начинаній, главной работой, по прежнему, оставалась постройка собственной дачи Яхтъ-Клуба на Крестовскомъ островѣ, которая за это время на столько уже подвинулась впередъ, что Строительная Комиссія нисколько уже не сомнѣвалась, что въ слѣдующемъ году поднятіе флага можно будетъ отпраздновать въ новомъ помѣщеніи.

1864.

Прошло только четыре года со дня учрежденія Рѣчного Яхтъ-Клуба, а уже онъ за это время сумѣлъ стать настолько популярнымъ среди жителей столицы, что каждое клубское событіе теперь вызывало интересъ среди петербуржцевъ. О яхтъ-клубскихъ гонкахъ, гребныхъ и парусныхъ, въ столичной печати появлялись постоянно подробныя отчеты, въ единственномъ же спеціальномъ журналѣ того времени—«Морскомъ Сборникѣ»—помѣщались самыя полныя описанія всѣхъ яхтъ-клубскихъ событій, помѣщались даже полные годовые клубскіе отчеты. И этотъ интересъ петербургской публики къ Рѣчному Яхтъ-Клубу лучше всего свидѣтельствовалъ, что четыре первыхъ его года не прошли даромъ, что имъ уже сдѣлано многое для развитія клубскаго дѣла.

Членъ Комит. СПБ. р. Я. К. 1864 г. **Н. А. Сутугинъ.**

1864 же годъ особенно въ этомъ смыслѣ долженъ быть отмѣченъ въ яхтъ-клубской исторіи и явиться знаменательнымъ для Клуба.

Въ этомъ году большую гребную гонку 19 іюля неожиданно изволилъ осчастливить своимъ посѣщеніемъ Государь Императоръ Александръ II. Несмотря на то, что въ тотъ день съ утра стояла ненастная погода, гонка удалась и прошла съ выдающимся интересомъ. Въ ней участвовало болѣе 20 судовъ и 75 лицъ, причемъ особенный интересъ возбудило состязаніе гиговъ-четверокъ на призъ Морского Министерства. Въ этомъ разрядѣ въ первый разъ четверкѣ съ новыми молодыми гребцами Яхтъ-Клуба удалось, наконецъ, побить ту знаменитую яхтъ-клубскую команду, которая до того времени считалась непобѣдимой.

Популярности Рѣчного Яхтъ-Клуба среди петербургскаго общества много способствовали въ то время также моряки военнаго флота, которые помимо нравственной своей поддержки, что такъ необходимо было въ первое время молодому яхтъ-клубу,—старались и на дѣлѣ доказать свое горячее участіе,

которое они принимали въ жизни своего младшаго собрата по морскому дѣлу. Постоянно присутствуя на всѣхъ яхтъ-клубскихъ празднествахъ и гонкахъ, они не отказывались при случаѣ и сами принимать участіе въ послѣднихъ. За-то какъ гордились члены Клуба, когда имъ удавалось одержать побѣду въ какомъ-либо состязаніи надъ военными моряками.

Благодаря стараніямъ Строительной Комиссіи, открытіе пятой клубской навигаціи удалось отпраздновать уже въ новомъ собственномъ помѣщеніи на Крестовскомъ островѣ, воздвигнутомъ противъ Елагинской Стрѣлки на томъ мѣстѣ, на которомъ Рѣчной Яхтъ-Клубъ пребываетъ и понынѣ.

СПБ. рѣчной Яхтъ-Клубъ въ 1864 году.

Собственная яхтъ-клубская дача представляла изъ себя прекрасное деревянное зданіе, съ большою въ два свѣта залою и съ эстрадою для оркестра. На хорахъ и верхней галлереи вокругъ залы были устроены лѣтнія помѣщенія для членовъ Клуба. Рядомъ съ залой помѣщались командорская комната, столовая и библіотека. Главное зданіе соединялось съ кухней широкой крытой галлереей, въ которой помѣщался буфетъ. Около зданія вдоль берега была устроена просторная гавань для яхтъ-клубскихъ судовъ, а на берегу построенъ большой деревянный сарай для храненія гребныхъ шлюпокъ и гичекъ. Между главнымъ зданіемъ и этимъ сараемъ былъ разбитъ небольшой садикъ съ клубскою мачтой.

Первоначально исчисленная по смѣтѣ на всѣ эти расходы сумма, въ 10.000 рублей, оказалась далеко недостаточной. Независимо отъ работъ, исполненныхъ подрядчикомъ Кудрявцевымъ, пришлось произвести еще нѣкоторыя безотлагательныя работы хозяйственнымъ способомъ. Все это, конечно, должно было увеличить стоимость постройки дачи и для покрытія сверхсмѣт-

ныхъ расходовъ Комитету пришлось увеличить число выпущенныхъ паевъ на постройку.

Новая яхтъ-клубская дача съ большою залою для танцевъ дала Комитету возможность устраивать, начиная съ 1864 года, лѣтомъ еженедѣльные, семейные танцовальные вечера, пользовавшіеся огромнымъ успѣхомъ.

Измѣненія, сдѣланныя въ 1864 году въ правилахъ для гонокъ на призы Морского Министерства *), незамедлили сказаться уже въ этомъ году; на этотъ разъ призъ Морского Министерства,—вельботъ «Гарпунъ»,—какъ уже было упомянуто раньше, взятъ былъ гигомъ «Голубушка» съ новой клубской командой гребцовъ, состоящей изъ К. Юинга, Т. Шрейбера, И. Маркова, Н. Вишневскаго и рулевого Р. Цимары.

Команда гига **„Голубушка“**,
взявшая призъ Морского Министерства въ 1864 г.
рулевой Р. Ф. Цимара,
гребцы: И. Марковъ, Вишневскій, Юингъ, Шрейберъ.

Что же касается до парусныхъ гонокъ, то принятое въ прошломъ году новое раздѣленіе на разряды судовъ уже на практикѣ того же года оказалось мало достигающимъ цѣли; по прежнему въ одномъ и томъ же разрядѣ участвовали суда, насколько по величинѣ своей различныя, что о соревнованіи между

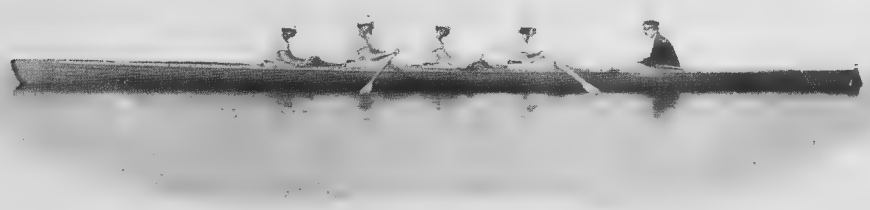
*) Къ крайнему сожалѣнію ни въ архивѣ Яхтъ-Клуба, ни въ печати не сохранилось, какія, именно, были сдѣланы измѣненія въ этихъ правилахъ.

Тендеръ „**Дядя**“ М. М. Семенова, (постр. въ Раумо въ Финляндіи, въ 1864 г.).

ними въ полномъ смыслѣ этого слова, едва-ли можно было говорить. И вотъ Комитетъ, желая все-таки такъ или иначе найти выходъ изъ этого положенія, рѣшилъ въ этомъ году попробовать раздѣлить суда на разряды на какихъ-либо новыхъ основаніяхъ. Съ этою цѣлью одну изъ гонокъ 1864 года, для самаго обширнаго разряда шлюпокъ отъ 6 до 26 футовъ длины, рѣшено было устроить въ видѣ опыта при томъ новомъ условіи, что всѣ участвующія въ этомъ разрядѣ суда, помимо извѣстной длины, должны были имѣть ширину, не меньше четверти своей длины. Но это нововеденіе, оказалось, также мало помогло дѣлу и Комитетъ счелъ за лучшее отъ него отказаться и въ слѣдующемъ году вернулся къ старому своему дѣленію на разряды ислючительно по длинѣ судовъ, но за-то имъ были установлены значительно болѣе узкія границы разрядовъ, а именно: I разрядъ—суда до 15 фут. длины, II—отъ 15 до 18 фут., III—отъ 18 до 24 фут. и IV—отъ 24 до 28 фут. длины.

Съ этого же года Яхтъ-Клубомъ ежегодно начинаетъ устраиваться по три парусныхъ гонки: малая—для небольшихъ шлюпокъ на Средней Невкѣ, на дистанцію около 3 миль, средняя гонка—для открытыхъ и полупалубныхъ ботиковъ у Елагинскаго маяка, на дистанцію до 6 миль, и наконецъ, большая гонка—для яхтъ въ Невской Губѣ между Сѣвернымъ и Южнымъ маяками и Кронштадтомъ, на дистанцію около 12 миль.

По нѣкоторымъ даннымъ 1864 года можно заключить, что въ этомъ году, наконецъ, удалось членамъ Яхтъ-Клуба выполнить ихъ завѣтную мечту попасть въ финляндскія шхеры и познакомить съ флагомъ Клуба Финляндію. Къ сожалѣнію свѣдѣній, кому, именно, изъ членовъ Клуба и на какой яхтѣ удалось совершить такое плаваніе, о которомъ уже нѣсколько лѣтъ мечтали яхтъ-клубисты, нигдѣ не сохранилось. Съ нѣкоторымъ вѣроятіемъ можно только предположить, это былъ членъ Клуба М. М. Семеновъ, совершившій въ томъ году на своей яхтѣ «Дядя» плаваніе въ Выборгъ и обратно. Тендеръ «Дядя» считался въ то время самой большой клубской яхтой, имѣлъ водоизмѣщеніе



Гигъ-четверка **„Авось“**, взявшій призъ Морского Министерства въ 1865 г. гребцы Родіоновъ П., Лидинъ Л., Родіоновъ А., Марковъ И. и рулевой Лидинъ А.

въ 16,21 тоннъ и былъ длиною 36½ футъ; онъ былъ построенъ въ 1864 году въ Финляндіи въ Раумо, на верфи Бустрома, откуда и пришелъ въ Петербургъ въ томъ же году на собственномъ килѣ.

1865.

Подобно предыдущему 1864 году, и 1865 годъ мало чѣмъ можетъ быть отмѣченъ въ исторіи Яхтъ-Клуба.

По обыкновенію главнымъ событіемъ этого года было состязаніе на призъ Морского Министерства, на этотъ разъ—французская лоцъ-шкуна «Заря». Благодаря новымъ правиламъ для гонокъ на призы Морского Министерства гонки эти, начиная съ 1864 года, замѣтно оживились и если раньше на этихъ состязаніяхъ выступали одинъ—два гига, то теперь, наоборотъ, въ Яхтъ-Клубѣ появилось столько командъ, что для участія ихъ на гонкахъ не хватало уже судовъ.

Вице-Командоръ СПБ. р. Я. К.
1865—66 г.г.
М. Ѳ. Петерсонъ.

Въ 1865 году, напримѣръ, вслѣдствіе недостатка гоночныхъ гиговъ одна изъ лучшихъ командъ Яхтъ-Клуба, состоящая изъ членовъ А. и П. Родіоновыхъ, Л. Лидина и И. Маркова, чуть не лишилась возможности принять участіе въ гонкѣ на призъ Морского Министерства и лишь благодаря энергіи одного изъ членовъ Клуба М. И. Лопухина ей удалось заручиться на эту гонку судномъ. Хотя оставалась одна недѣля до дня состязанія, М. И. Лопухинъ рѣшилъ заказать на Охтѣ новый гигъ-четверку, которую мѣстный мастеръ Дребезговъ взялся построить въ этотъ короткій срокъ. Дѣйствительно, гичка къ сроку была готова и на ней, окрещенной именемъ «Авось», названная команда приняла участіе на гонкѣ. Оказалось, что стараніе Лопухина не прошли даромъ, «Авось» былъ первымъ въ состязаніи и команда его получила призъ Морского Министерства—прекрасную яхту «Заря».

Участвовавшіе въ этой командѣ А. и П. Родіоновы, и особенно первый изъ нихъ, еще съ 1864 года начали выдѣляться среди клубскихъ гребцовъ и въ этомъ сезонѣ вмѣстѣ съ гребцомъ членомъ Клуба Я. Плющикомъ-Плющевскимъ явились самыми лучшими гребцами.

Лодъ-шхуна **„Заря“**, призъ Морского Министерства 1865 года.
(построена въ СПБ. портѣ въ 1965 году).
Лопухинъ, А. Лидинъ, А. Родіоновъ, И. Марковъ, Я. А. Лидинъ, П. Родіоновъ.

1866.

Оживленію навигаціи 1866 года много способствовало прибытіе въ Россію эскадры Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатовъ и принятое Рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ участіе въ пріемѣ пріѣхавшаго на ней чрезвычайнаго посольства.

Въ виду тѣхъ значительныхъ приготовленій, какія дѣлались въ то время въ С.-Петербургѣ и Кронштадтѣ въ ожиданіи дорогихъ гостей, Яхтъ-Клубъ, конечно, не могъ остаться равнодушнымъ къ этому событію. Но съ другой стороны его пугала мысль, что скромныя средства клуба не соотвѣтствуютъ размѣрамъ приготовленій, предпринимаемыхъ для этой встрѣчи въ другихъ слояхъ общества. Но и здѣсь Яхтъ-Клубу удалось доказать, что для

общества, хотя и небогатаго, но тѣсно сплоченнаго въ одну дружную семью, нѣтъ ничего непреодолимаго. Прежде всего Яхтъ-Клубъ прибѣгнулъ къ помощи всегда къ нему расположеннаго Морского Вѣдомства, а затѣмъ, конечно, и къ содѣйствію своихъ членовъ. Съ обѣихъ сторонъ Яхтъ-Клубъ встрѣтилъ полное сочувствіе и нашелъ могущественную поддержку, давшую ему возможность встрѣтить сперва въ Кронштадтѣ, а потомъ и принять у себя на дачѣ заокеанскихъ гостей какъ нельзя лучше и въ то же время безъ всякаго обремененія клубской кассы. На слѣдующій день послѣ прибытія американской эскадры въ Кронштадтъ, 26 іюля, яхтъ-клубская эскадра, въ числѣ 7 яхтъ и въ сопровожденіи двухъ военныхъ пароходовъ «Невы» и «Славянки»,

Почетные члены СПБ. рѣчного Яхтъ-Клуба
Командиры судовъ эскадры С.-А. Соединенныхъ Штатовъ, прибывшей въ Россію въ 1866 г.,
Капитаны **І. Бомонтъ** и **А. Муррей.**

на которыхъ было болѣе 150 человѣкъ членовъ и гостей, ходила на Малый Кронштадтскій рейдъ для привѣтствія американской эскадры, причемъ депутація отъ Яхтъ-Клуба, во главѣ съ Командоромъ, была принята на американскомъ мониторѣ «Міантономо» для принесенія поздравленія съ благополучнымъ прибытіемъ, послѣ чего всѣ члены Клуба и ихъ гости были приглашены осмотрѣть мониторъ, а также и сопровождавшій его пароходъ «Августа». На четвертый день послѣ этого С.-Петербургскій рѣчной Яхтъ-Клубъ принималъ у себя американское посольство. Въ этотъ день многочисленная флотилія гребныхъ клубскихъ судовъ встрѣтила на Большой Невкѣ близъ Каменнаго острова чрезвычайнаго американскаго посланника Г. В. Фокса и состоящихъ

при немъ капитановъ Муррея и Бомонта со свитою. Въ сопровожденіи яхтъ-клубской эскадры, при звукахъ военной музыки, игравшей національныя американскія пѣсни, на катерахъ гости были доставлены въ Яхтъ-Клубъ, который встрѣтилъ ихъ салютомъ изъ своихъ орудій и иллюминаціей всѣхъ судовъ и зданій Клуба. По особой программѣ, разработанной членами распорядителями празднества г.г. Вилькинсомъ, Мерцемъ и Ширмеромъ, по прибытіи американцевъ состоялась церемонія закладки перваго ботика, строющагося въ Яхтъ-Клубѣ, причемъ послѣднему было дано въ честь присутствовавшаго на закладкѣ американскаго посла имя «Г. В. Фоксъ». Послѣ спуска флага съ церемоніей состоялся балъ, во время котораго гостямъ былъ предложенъ чай, а затѣмъ ужинъ. Вечеромъ всѣ зданія Яхтъ-Клуба были иллюминованы и на Невѣ передъ Клубомъ исполнено концертное отдѣленіе. Поздно вечеромъ гости, опять же въ сопровожденіи гребной эскадры Клуба, отбыли съ Крестовскаго острова. Пріемъ, оказанный Яхтъ-Клубомъ американскимъ гостямъ повидимому оставилъ въ нихъ хорошее впечатлѣніе, такъ какъ многіе изъ американскихъ офицеровъ во время дальнѣйшаго своего пребыванія въ Кронштадтѣ еще не разъ посѣщали дачу Клуба. Въ день же ухода изъ Кронштадта американской эскадры яхта «Дагмаръ» Маршалова со многими членами Яхтъ-Клуба, взятая съ разрѣшенія капитана Бомонта на буксиръ американскаго монитора, провожала эскадру за Кронштадтъ и разсталась съ ней, лишь пройдя Толбухинъ маякъ.

Въ томъ же году истиннымъ праздникомъ для Яхтъ-Клуба явился визитъ ему кронштадтской эскадры катеровъ съ молодыми офицерами подъ командой капитанъ-лейтенанта П. Н. Назимова. Эскадра эта, подъ парусами и веслами борясь то съ маловѣтріемъ и противнымъ теченіемъ, то съ сильными порывами вѣтра, послѣ семичасового плаванія достигла наконецъ гавани Яхтъ-Клуба. Къ сожалѣнію продолжительное плаваніе и недостатокъ свободнаго времени не дали возможности многимъ изъ морскихъ офицеровъ посѣтить Яхтъ-Клубъ и послѣдній могъ принять у себя лишь семь офицеровъ во главѣ съ капитанъ-лейтенантомъ Назимовымъ.

1866 годъ долженъ остаться въ памяти яхтъ-клубистовъ тѣмъ обстоятельствомъ, что въ этомъ году положено было начало собственной клубской шлюпочной мастерской. Въ такой мастерской давно уже ощущалась необходимость у членовъ Яхтъ-Клуба, которымъ обыкновенно приходилось ремонтировать свои шлюпки и яхточки на Охтѣ въ мѣстныхъ шлюпочныхъ мастерскихъ, среди которыхъ лучшей въ то время считалась мастерская Дребезгова; но по отдаленности Охты отъ города и по не вполнѣ аккуратной работѣ этихъ мастерскихъ ремонтъ судовъ сопровождался всегда значительными неудобствами. Само собою разумѣется, что по мѣрѣ увеличенія флотиліи Яхтъ-Клуба и улучшенія

конструктивныхъ достоинствъ его яхтъ, эти неудобства чувствовались членами все сильнѣе и сильнѣе. Чтобы положить этому конецъ, въ 1866 году нѣсколько членовъ Яхтъ-Клуба рѣшили нанять рабочаго матроса Ивана Матвѣева для ремонтныхъ работъ своихъ яхтъ и гребныхъ судовъ и просили Комитетъ отвести для этого имъ мѣсто на клубской территоріи. На этомъ мѣстѣ Матвѣевымъ, помимо ремонта судовъ, были построены гичка «Начало» и тузикъ для яхты «Дядя», во время же пріема Яхтъ-Клубомъ членовъ американскаго посольства, какъ уже извѣстно, въ этой маленькой мастерской состоялась закладка небольшого ботика съ выдвижнымъ килемъ, по образцу находящагося въ Яхтъ-Клубѣ и построеннаго во Франціи ботика «Орелъ». Чертежъ этого ботика былъ составленъ членомъ К. Ф. Ширмеромъ по лекаламъ, снятымъ имъ подъ руководствомъ генералъ-маіора К. К. Сиденснера съ французскаго ботика, и постройка его велась подъ наблюденіемъ того же Ширмера рабочимъ Дмитріемъ Мериновымъ, которому и удалось закончить постройку къ 11 сентября 1866 года. Ботикъ вышелъ очень удачнымъ, отлично держалъ паруса и нисколько не уступалъ ни въ ходѣ, ни въ тщательности постройки своему французскому прототипу.

Увлекшись этимъ примѣромъ, другой членъ Клуба Р. Ф. Цимара зимою того же года приступилъ въ паркетной мастерской Тарасова въ Измайловскомъ полку къ постройкѣ четырехвесельнаго гига, для котораго онъ выписалъ лѣсъ изъ Англіи. Вслѣдъ за этимъ гигомъ Р. Цимарой были построены еще четыре одиночки, однѣ лыжи и гигъ-аутригеръ одиночка для Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексѣя Александровича.

Построенные въ Клубѣ гичка «Начало», тузикъ для яхты «Дядя» и ботикъ «Г. В. Фоксъ» и явились первыми судами, сооруженными въ Яхтъ-Клубѣ, положивъ собою начало судостроительной клубской мастерской.

Лѣтомъ 1866 года среди членовъ Яхтъ-Клуба возникла мысль объ учрежденіи спасательныхъ станцій въ память чудеснаго избавленія Императора Александра II отъ грозившей ему опасности 4 апрѣля того же года. Мысль эта зародилась среди членовъ Комитета вечеромъ же 4 апрѣля; собранная вслѣдъ затѣмъ по подпискѣ сумма 1696 руб. была направлена Управляющему Морскимъ Министерствомъ съ просьбою употребить ее на пріобрѣтеніе спасательной лодки при Елагинскомъ плавучемъ маякѣ. По всеподданнѣйшему докладу объ этомъ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ было Высочайше повѣлено: «принявъ пожертвованіе, благодарить членовъ Клуба за чувства, выраженныя по сему случаю».

Въ 1866 году былъ устроенъ Яхтъ-Клубомъ зимою въ Юсуповомъ саду катокъ для бѣга на конькахъ, просуществовавшій подъ флагомъ Рѣчного Яхтъ-Клуба одиннадцать лѣтъ. Съ цѣлью заполнить зимнее скучное время

членами Клуба еще съ перваго года его существованія устраивался каждую зиму катокъ, завѣдываніе которымъ обыкновенно возлагалось на нѣсколькихъ членовъ во главѣ съ Н. Х. Вилькинсомъ. Такъ какъ устройство общественнаго катка было связано съ извѣстными расходами, которые касса Клуба не могла въ то время на себя принять, то члены-распорядители катка въ 1864 году рѣшили первое время повести это дѣло за свой страхъ, арендовавъ для указанной цѣли у города Юсуповъ садъ. Оказалось однако, что катокъ не только не далъ никакого убытка, но въ 1866 г. распорядители его поднесли Яхтъ-Клубу, какъ чистую прибыль, значительную денежную сумму въ процентныхъ бумагахъ, а также и весь инвентарь катка. Послѣ этого Комитетъ уже могъ принять безъ всякаго риска катокъ на счетъ кассы Клуба, а потому, получивъ у города разрѣшеніе на пользованіе Юсуповымъ садомъ еще въ теченіи ближайшихъ двухъ зимъ за арендную плату 200 рублей въ годъ, возложилъ устройство катка и наблюденіе за нимъ на членовъ Клуба Паульсона, Цимару и Мерца. Юсуповскимъ каткомъ члены Клуба пользовались безплатно и лишь съ гостей взималась опредѣленная плата. На этомъ своемъ каткѣ Яхтъ-Клубомъ былъ устроенъ въ ту же зиму, 3 февраля, особый праздникъ, прошедшій въ высшей степени оживленно и давшій хорошую прибыль Клубу. Праздникъ этотъ былъ осчастливленъ посѣщеніемъ Государя Императора Александра II, бывшаго въ то время еще Наслѣдникомъ Цесаревичемъ, и Ихъ Императорскими Высочествами Великими Князьями Августѣйшимъ Покровителемъ Яхтъ-Клуба Константиномъ Николаевичемъ и Алексѣемъ Александровичемъ.

Для полноты очерка яхтъ-клубской жизни 1866 года необходимо отмѣтить, что въ этомъ году Комиссіею о гонкахъ была установлена для состязаній на призъ Морского Министерства новая дистанція—вокругъ Елагина острова. Принятая раньше дистанція—вверхъ и внизъ по теченію Средней Невки съ двумя поворотами—служила постоянно поводомъ для всевозможныхъ недоразумѣній, такъ какъ во время поворотовъ всегда одна изъ состязующихся гичекъ получала преимущество. Чтобы избѣжать этихъ недоразумѣній и была установлена въ 1866 году дистанція безъ поворотовъ. Результаты этого нововведенія получились превосходные. Гонка на призъ Морского Министерства этого года датскій лоцъ-ботъ „Дагмаръ"—на этотъ разъ прошла безъ наваловъ и не вызвала среди участвующихъ никакихъ споровъ, что до того являлось почти постояннымъ. Призъ взялъ гигъ „Русалка" (рулевой—Маршаловъ, гребцы Сиденснеръ, Вишневскій, Бемъ и Крейтеръ).

Этотъ годъ для гребного яхтъ-клубскаго дѣла является еще знаменателенъ по тому обстоятельству, что въ навигацію его впервые было замѣчено среди членовъ Яхтъ-Клуба какъ-бы нѣкоторое охлажденіе къ гребнымъ его

Праздникъ на ватѣ для бѣга на конькахъ С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ Клуба на прудахъ Юсупова сада 3 февраля 1866 г.

гонкамъ и на такое обстоятельство Комитетъ даже счелъ нужнымъ обратить вниманіе членовъ Клуба. Явленію этому, впервые здѣсь сказавшемуся, къ сожалѣнію, суждено было принять впослѣдствіи опредѣленный хроническій характеръ, приведшій, не смотря на всѣ старанія Комитета, къ полному игнорированію членами Клуба гребного дѣла.

Въ 1866 же году причиной нѣкотораго упадка гребного спорта въ Клубѣ отчасти служила сильно разросшаяся за послѣдніе годы среди членовъ любовь къ плаваніямъ на яхтахъ и особенно къ дальнимъ экскурсіямъ. Значительное число состоявшихся въ послѣднюю навигацію такихъ плаваній, въ числѣ которыхъ было даже нѣсколько совершенныхъ въ Финляндію, побудило Комитетъ обратиться къ членамъ съ просьбою сообщать для пополненія библіотеки Клуба, описанія всѣхъ дальнихъ плаваній, сдѣланныхъ ими на своихъ яхтахъ. На призывъ Комитета въ 1866 году откликнулось нѣсколько членовъ Яхтъ-Клуба и такимъ образомъ для исторіи его сохранились описанія плаваній слѣдующихъ яхтъ: тендера „Дядя“ М. М. Семенова въ Гельсингфорсъ и обратно, шхуны „Зыбь“ Худякова и тендера «Укко» Полторацкаго въ Выборгъ и обратно, и наконецъ тендера „Дагмаръ“ Маршалова на проводы американской эскадры. Рядомъ съ увеличеніемъ числа дальнихъ плаваній, съ каждымъ годомъ прогрессировало замѣтно и число обычныхъ прогулокъ членовъ Клуба на своихъ шлюпкахъ и ботикахъ въ предѣлахъ Невской Губы. Оживленію этихъ прогулокъ много способствовалъ въ то время членъ В. И. Мятлевъ, устроившій на южномъ берегу Невской Губы вблизи своей дачи, расположенной на модномъ тогда Петергофскомъ шоссе, удобную гавань, въ которой члены Клуба всегда могли найти гостепріимный пріютъ отъ непогоды и даже купить, въ случаѣ надобности, по весьма умѣреннымъ цѣнамъ провизію и другіе припасы. Кромѣ того любезный хозяинъ назначилъ разъ въ недѣлю на своей дачѣ общее рандеву для членовъ Клуба, предоставивъ имъ охоту, рыбную ловлю, и вообще сумѣлъ сдѣлать эти посѣщенія одной изъ любимѣйшихъ прогулокъ яхтъ-клубистовъ подъ парусами. Не разъ на дачу Мятлева члены Клуба ходили на своихъ судахъ эскадрой, подъ командой особаго флагмана.

1867.

Удачные опыты, предпринятые въ прошломъ году Ширмеромъ и Цимарой,—опыты постройки своими средствами какъ парусныхъ шлюпокъ, такъ особенно гребныхъ судовъ и даже гоночныхъ гиговъ-аутригеровъ,—ясно показали полную возможность и даже необходимость имѣть при Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ собственную постоянную шлюпочную мастерскую. Такая мастерская

давала бы возможность членамъ Клуба за умѣренную плату строить парусныя и гребныя суда, которыя бы отвѣчали во всѣхъ отношеніяхъ строгимъ требованіямъ моряковъ-любителей, неудовлетворявшихся уже теперь охтенскою работою Дребезгова.

Членъ Комитета СПБ. р. Я. К. 1867—1868 г.г. **С. І. Янушковскій.**

Эта мысль, заявленная впервые нѣсколькими членами на годовомъ обѣдѣ 14 марта 1867 года, была встрѣчена въ высшей степени сочувственно и тогда же рѣшено было приступить къ сбору необходимой на устройство мастерской суммы. Сумму эту предполагалось, по примѣру постройки клубской дачи, собрать подпиской на имѣющіе быть выпущенными для образованія фонда мастерской 250 паевъ, по 25 рублей каждый. Избранной изъ членовъ Клуба Комиссіи, состоящей изъ г.г. Цимары, Янушковскаго и А. Родіонова, поручено было составить положеніе о шлюпочной мастерской Яхтъ-Клуба и представить проектъ его на утвержденіе Комитета и Общаго Собранія. Вмѣстѣ съ тѣмъ по порученію Комитета членомъ Клуба архитекторомъ Ферри-де-Пиньи была составлена смѣта на постройку зданія мастерской, исчисленная въ 6250 руб., и для постройки былъ заарендованъ рядомъ съ Яхтъ-Клубомъ необходимый земельный участокъ срокомъ на 20 лѣтъ. Согласно положенію о шлюпочной мастерской Яхтъ-Клуба, она утверждалась: «для постройки, вооруженія, исправленія и окраски гребныхъ и небольшихъ парусныхъ судовъ по заказамъ какъ членовъ Яхтъ-Клуба, такъ и постороннихъ лицъ». Завѣдываніе ею поручалось тремъ лицамъ, избираемымъ изъ числа ея пайщиковъ, на обязанностяхъ которыхъ лежало кромѣ того представленіе отчетовъ по мастерской Общему Собранію, забота о погашеніи паевъ и назначеніе по нимъ девиденда; по погашеніи же всѣхъ паевъ мастерская должна была поступить въ собственность Яхтъ-Клуба. Расходы по мастерской должны были покрываться исключительно изъ ея средствъ.

Дѣйствія шлюпочной мастерской открылись 15 мая 1867 года и первыми завѣдующими ея были выбраны пайщики Р. Ф. Цимара и А. Д. Родіоновъ.

Къ концу перваго года въ ней уже было построено 15 гребныхъ судовъ (въ томъ числѣ четыре гига-аутригера и двое лыжъ) и 4 парусныхъ шлюпки, кромѣ того отремонтировано 54 судна и заложены постройкой въ концѣ этого года 30 шлюпокъ для С.-Петербургской Рѣчной Полиціи. Работы шлю-

почной мастерской съ перваго же года обратили на себя вниманіе Императорскаго Русскаго Техническаго Общества, которое незамедлило рекомендовать ее «всѣмъ желающимъ имѣть правильно построенныя небольшія яхты и изящной работы гребныя суда».

Однако первый же годъ существованія мастерской показалъ все неудобство управленія ею собраніемъ пайщиковъ. Поэтому предположено было со слѣдующаго года реорганизовать ея завѣдываніе, передавъ его въ вѣдѣніе Комитета, который и долженъ былъ отъ себя назначать завѣдующихъ—двухъ членовъ Яхтъ-Клуба, храненіе же денежныхъ суммъ было возложено на Командора Клуба В. Ю. Познанскаго.

Устроивъ шлюпочную мастерскую и возведя собственную дачу, Рѣчной Яхтъ-Клубъ прочно основался на Крестовскомъ островѣ и естественно долженъ былъ теперь позаботиться о прокладкѣ отъ Крестовско-Елагинскаго моста до дачи Клуба хорошаго шоссе, такъ какъ до того добираться до клубской дачи подчасъ бывало затруднительно. Эту задачу Яхтъ-Клубу удалось осуществить въ 1867 году безъ всякаго обремененія своей кассы благодаря значительнымъ добровольнымъ пожертвованіямъ, а именно: членомъ Клуба К. С. Воронинымъ было пожертвовано на это дѣло 2.000 рублей и сверхъ того еще 15 паевъ по постройкѣ клубской дачи, К. С. Тарасовымъ—500 рублей, владѣлецъ же Крестовскаго острова князь Бѣлосельскій-Бѣлозерскій, съ своей стороны, отказался отъ арендной платы за 1866 годъ и наконецъ остальная недостающая сумма была собрана по подпискѣ между членами Яхтъ-Клуба. За свое щедрое пожертвованіе К. С. Воронинъ былъ избранъ въ почетные члены Яхтъ-Клуба.

Членъ Комитета СПБ. р. Я. К.
1864—1871 г.г.
Ф. А. Подгурскій.

Новостью на гонкахъ въ этомъ году явилось выдѣленіе ботиковъ съ выдвижными килями въ отдѣльный разрядъ. Построенный въ минувшемъ году членомъ Ширмеромъ ботикъ съ выдвижнымъ килемъ «Г. В. Фоксъ» оказался въ Яхтъ-Клубѣ уже третьимъ ботикомъ такого типа. Типъ этотъ, какъ одинъ изъ самыхъ подходящихъ для петербургскихъ водъ, конечно, быстро привился въ Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ и потому Комитетъ рѣшилъ съ этого же года такіе ботики выдѣлять на гонкахъ въ особый разрядъ, тѣмъ болѣе, что они по своему ходу обыкновенно на много превосходили всѣ

другія шлюпки равной величины. Первый разъ отдѣльная гонка для ботиковъ съ выдвижными килями была устроена 25 іюня 1866 года. Изъ трехъ записанныхъ на гонку ботиковъ первый призъ взялъ ботикъ «Альфа» съ рулевымъ Маршаловымъ; построенный же въ Клубской мастерской ботикъ «Г. В. Фоксъ», съ рулевымъ А. Родіоновымъ, оказался лишь на второмъ мѣстѣ, однако впереди ботика французской постройки «Орелъ» (рулевой А. Леръ).

О гребныхъ гонкахъ Яхтъ-Клуба 1867 года можно сказать не много. На большой гонкѣ главный призъ сезона—призъ Морского Министерства плимутскій ботъ «Адмиралъ»—взялъ гигъ «Русалка» съ командой, состоящей изъ рулевого Маршалова и гребцовъ Сиденснера, Вишневскаго, Бема и Крейтера. Между прочимъ на этой же гонкѣ, въ разрядѣ гиговъ—одиночекъ, шедшій на аутригерѣ «Щепка» В. Крейтеръ во время состязанія опрокинулся, но тотчасъ же былъ спасенъ. Этимъ несчастнымъ случаемъ однако не суждено было ограничиться навигаціи 1867 года. 16 іюня, около 11 часовъ вечера ботикъ «Г. В. Фоксъ», катаясь подъ рифами вблизи Сѣвернаго маяка, перевернулся изъ-за оторвавшагося выдвижного киля и бывшимъ на ботикѣ Ширмеру, Сиденснеру, Лоренцу, Бему и Сѣмечкину пришлось принять невольную ванну, однако всѣ они вскорѣ были спасены подошедшимъ къ мѣсту несчастья ботикомъ «Альфа» съ Маршаловымъ, И. Марковымъ и Крейтеромъ.

1868.

Членъ Комитета СПБ. р. Я. К. 1860—1902 г.г. **Д. И. Маршаловъ.**

Сдѣланныя въ минувшемъ году преобразованія въ завѣдываніи шлюпочной мастерской Яхтъ-Клуба не замедлили показать прекрасные результаты и второй годъ этого яхтъ-клубскаго предпріятія закончился съ значительною прибылью въ 1298 рублей 74 копѣйки, при полномъ оборотѣ всего въ 11602 рубля. Какъ уже было раньше упомянуто, по новому положенію, завѣдываніе мастерской было поручено двумъ распорядителямъ изъ членовъ Клуба, на должности которыхъ были избраны Д. И. Маршаловъ и Р. Ф. Цимара. Подъ руководствомъ этихъ лицъ мастерскою въ теченіи года были построены 51 новое судно, въ томъ числѣ для Августѣйшаго Покровителя Яхтъ-Клуба гребная шлюпка «Душка». Шлюпку эту Его Императорское Высочество изволилъ

заказать при посѣщеніи своемъ С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба 17 іюля этого года. Великій Князь, ознакомившись на дѣлѣ съ работой клубской мастерской, призналъ крайне желательнымъ, чтобы постройка судовъ, выдаваемыхъ Морскимъ Министерствомъ въ призы Яхтъ-Клубу, производилась впредь въ его мастерской. Первымъ такимъ судномъ явился четырнадцативесельный катеръ «Янки» 32 фут. длины, заложенный въ томъ же 1868 г., и предназначенный въ призъ Морского Министерства на слѣдующій 1869 годъ. Постройка этого катера обошлась въ 1111 рублей.

Гонка вокругъ Лондонскаго маяка 29 іюля 1868 г.
тендеръ «Рѣзвушка» шхуна «Заря» тендеръ «Дагмаръ». (Съ картины Лагоріо).

Съ устройствомъ особыхъ состязаній для ботиковъ съ видвижными килями число яхтъ-клубскихъ парусныхъ гонокъ возрасло до четырехъ, по числу установленныхъ разрядовъ парусныхъ судовъ. Вновь принятый съ этого года разрядъ судовъ съ выдвижными килями (до 20 футовъ длины) вмѣстѣ съ установленными еще въ прошломъ году двумя разрядами для шлюпокъ съ постоянными килями (до 18 футовъ длины и отъ 18 до 26 футовъ длины) и еще разрядовъ яхтъ (отъ 6 до 16 тоннъ) составляли теперь всего четыре разряда, на которые дѣлились участвовавшія въ гонкахъ суда.

Въ 1868 году для каждаго изъ этихъ рязрядовъ были устроены особыя гонки. Изъ всѣхъ состязаній наибольшій интересъ возбудила такъ называемая

«большая гонка» для яхтъ до 18 тоннъ, такъ какъ для нея въ первый разъ была назначена сравнительно значительная дистанція: отъ Яхтъ-Клуба до Лондонскаго маяка и обратно къ Елагинскому маяку, всего около 43 м. мили или 75 верстъ. Принять участіе въ этой интересной гонкѣ, устроенной 29 іюля, выразили желаніе семь яхтъ: «Адмиралъ», рулевой Образцовъ, «Дядя»— Нестеровъ, «Ходокъ» — Вейнштокъ, «Рѣзвушка» — Назимовъ, «Морфи» — В. Крейтеръ, «Заря»—А. Родіоновъ и «Дагмаръ»—Маршаловъ. Стартъ былъ сдѣланъ вечеромъ 28 іюля въ $11^1/_2$ часовъ и всѣ яхты, по очередно снимаясь съ якорей, красиво начали гонку. Въ этотъ день дулъ ровный S, около двухъ балловъ, перешедшій затѣмъ къ восходу солнца на NW. Изъ всѣхъ участвовавшихъ въ гонкѣ яхтъ за исключеніемъ тендера «Дядя», который отказался на первой же половинѣ гонки, первой была у Лондонскаго маяка въ 4 часа 40 минутъ и 40 секундъ утра яхта «Рѣзвушка», за ней близко держались три яхты «Заря», «Дагмаръ» и «Ходокъ». Въ такомъ же порядкѣ этими яхтами и была окончена гонка, лишь промежутки между ними значительно увеличились. «Рѣзвушка» прошла всю дистанцію въ 9 часовъ 37 мин. 55 сек., опередивъ пришедшую второй «Зарю» на 35 минутъ 20 секундъ. Яхты «Адмиралъ» и «Морфи», отставъ еще на первой половинѣ гонки, окончили ее лишь около 12 час. ночи. Моментъ поворота у Лондонскаго маяка на этой гонкѣ,— первой изъ всѣхъ яхтъ-клубскихъ гонокъ на такую большую дистанцію,— увѣковѣченъ на картинѣ извѣстнымъ художникомъ-маринистомъ Лагоріо.

Изъ остальныхъ парусныхъ гонокъ этого сезона гонка 11 августа едва не закончилась трагически, такъ какъ одна изъ записанныхъ на нее шлюпокъ «Грація», по неосторожности матроса, опрокинулась и ея рулевой Н. В. Хохловъ, попавъ въ воду, чуть было не утонулъ и только благодаря ловкости члена Клуба Н. П. Семенова его удалось спасти.

Замѣтное развитіе паруснаго спорта и увеличеніе числа парусныхъ гонокъ, конечно, не могло не отразиться на другой сторонѣ дѣятельности Яхтъ-Клуба, именно на его гребномъ дѣлѣ. Этотъ спортъ требовалъ серьезной физической тренировки, выдержать которую далеко не у всякаго хватало характера, а тѣмъ болѣе тогда, когда рядомъ стоялъ спортъ парусный съ его увлекательными плаваніями подъ парусами и гонками, нетребовавшими особой физической подготовки. Многіе гребцы—члены Клуба, не выдержавъ утомительной и скучной тренировки, оставивъ весла, брались за паруса и съ увлеченіемъ начинали заниматься парусным спортомъ. Конечно далеко не всѣ поступали такъ. Въ Яхтъ-Клубѣ если и подмѣчалось иногда нѣкоторое охлажденіе къ гребному спорту, то всегда можно было найти порядочное число членовъ, которые сумѣли бы постоять за гребное клубское дѣло и удержать его на должной высотѣ. Среди такихъ-то членовъ

Клуба, чуть не съ перваго его года, шло постоянное соревнованіе изъ-за первенства въ гребномъ дѣлѣ. И вотъ въ 1868 году Комитетъ рѣшилъ оффиціально учредить званіе «перваго гребца Яхтъ-Клуба», которое ежегодно предоставлялось члену-побѣдителю въ особомъ состязаніи на одиночкахъ. Своему первому гребцу, сверхъ того, Клубъ подносилъ еще особый почетный флагъ.

Первое состязаніе на почетный флагъ и званіе перваго гребца состоялось въ 1868 г. на большой гребной гонкѣ 14 іюля. На состязаніе записались три лучшіе гребца Яхтъ-Клуба того времени Л. Лидинъ, А. Родіоновъ и В. Крейтеръ. Они должны были пройти дистанцію—одну версту съ однимъ поворотомъ—на одной и той же одиночкѣ, по очереди, опредѣляемой по жребію. Въ этомъ почетномъ состязаніи первымъ былъ Родіоновъ, прошедшій положенную дистанцію въ 5 минутъ 9 секундъ, вторымъ оказался Крейтеръ и третьимъ Лидинъ. Такимъ образомъ въ первый разъ почетное званіе перваго гребца Рѣчного Яхтъ-Клуба присуждено было А. Д. Родіонову. При оглушительныхъ аплодисментахъ членовъ Яхтъ-Клуба и многочисленной публики, присутствовавшей при раздачѣ призовъ, Командоромъ Клуба врученъ былъ А. Д. Родіонову шелковый почетный флагъ и поднесено званіе «перваго гребца Рѣчного Яхтъ-Клуба».

1869.

Въ 1869 году Рѣчной Яхтъ-Клубъ вступилъ въ десятый годъ своего существованія. Къ началу его шлюпочная мастерская поторопилась закончить работы по постройкѣ заказанныхъ ей призовъ Морского Министерства для этого года. Отпущенные съ этою цѣлью Министерствомъ 1500 рублей дали возможность мастерской построить два министерскихъ приза: гигъ аутригеръ двойку «Нереиду», стоимостью въ 244 рубля и катеръ «Янки», постройка котораго, какъ уже было упомянуто, обошлась мастерской въ 1111 р. Въ виду значительнаго развитія паруснаго спорта, которое наблюдалось уже въ то время въ Яхтъ-Клубѣ, Комитетъ не считалъ теперь себя въ правѣ продолжать назначать призы Морского Министерства по прежнему исключительно на гре-

Членъ Комитета СПБ. р. Я. К. и его Казначей 1870—1872 г.г.
Ф. Ф. Кернигъ.

бныя гонки и въ этомъ году, въ первый разъ за все существованіе Яхтъ-Клуба, одинъ изъ такихъ призовъ, именно гигъ «Нереида», назначенъ былъ на парусную гонку, второй же призъ по прежнему остался для гребныхъ гонокъ.

На парусной гонкѣ на этотъ призъ, назначенной 22 іюня для судовъ отъ 6 до 18 тоннъ, выразило желаніе участвовать 11 яхтъ.

Дувшій въ этотъ день свѣжій вѣтеръ со шквалами лишилъ однако многихъ изъ записавшихся яхтъ возможности благополучно окончить гонку, такъ какъ однимъ изъ нихъ пришлось потерпѣть аваріи, другія же попали на мель, участвующій въ гонкѣ ботъ «Карамболь» налѣтѣвшимъ шкваломъ былъ даже опрокинутъ и, лишь благодаря тому, что все это случилось около Крестовскихъ тоней, командѣ ботика удалось благополучно перебраться по мачтѣ на тони. Такимъ образомъ несмотря на обильную запись окончить гонку удалось лишь всего четыремъ яхтамъ, изъ которыхъ первымъ былъ ставшій за послѣдніе годы непобѣдимымъ ботикъ «Волна» съ рулевымъ И. Марковымъ. Ему-то и присужденъ былъ призъ Морского Министерства аутригеръ «Нереида».

На гребной гонкѣ призъ Морского Министерства былъ назначенъ въ этомъ году, не какъ обыкновенно, на разрядъ гиговъ-четверокъ, но въ видѣ опыта на разрядъ прогулочныхъ шлюпокъ, которыхъ въ то время въ Яхтъ-Клубѣ насчитывалось порядочное количество и потому можно было ожидать, что и въ гонкѣ приметъ участіе нѣсколько такихъ шлюпокъ. Дѣйствительно запись на эту гонку была огромна, пришлось назначить даже второй призъ отъ Яхтъ-Клуба (лыжи «Паукъ», постройки яхтъ-клубской мастерской). Призъ Морского Министерства достался прогулочной шлюпкѣ «Мастерская» съ рулевымъ молодымъ членомъ Н. Стефаницемъ и гребцами Н. Семеновымъ и Э. Барышевымъ, лыжи же «Паукъ» выиграла, пришедшая второй, шлюпка «Барышня» съ рулевымъ А. Мейснеромъ. Взявшая министерскій призъ, прогулочная шлюпка «Мастерская» была однимъ изъ первыхъ судовъ, построенныхъ въ клубской мастерской, но не смотря на это являлась въ то время по своей постройкѣ и ходу однимъ изъ лучшихъ гребныхъ судовъ своего типа и совершенно не уступала ни по ходу, ни по постройкѣ шлюпкамъ заграничной работы.

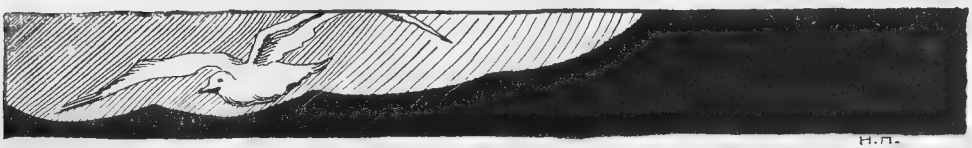
Къ концу 1869 года число построенныхъ мастерской судовъ достигало уже солидной цифры 95, что конечно еще лишній разъ показывало, насколько необходимо было учрежденіе при Яхтъ-Клубѣ такой мастерской. При этомъ слѣдуетъ замѣтить, что всѣ эти работы шлюпочной мастерской произведены были тогда, когда у ней еще не было ни настоящаго эллинга, ни помѣщенія для храненія запасовъ лѣса, ни даже собственной кузницы и парильни.

Три послѣднихъ недостатка мастерской Яхтъ-Клубу удалось устранить еще въ этомъ году и у мастерской появились собственная небольшая кузница и парильня, а также сооруженъ былъ и сарай для храненія лѣса.

Вслѣдствіе болѣзни одного изъ распорядителей мастерской Р. Ф. Цимары на его мѣсто въ 1869 году былъ избранъ П. Ф. Самохваловъ, который вмѣстѣ съ Д. И. Маршаловымъ и оставались затѣмъ ея руководителями въ продолженіи цѣлыхъ 9 лѣтъ. Вмѣстѣ съ этимъ на П. Ф. Самохвалова было возложено и завѣдываніе кассой мастерской, до того времени лежавшее на обязанности Командора Клуба.

Членъ СПБ. р. Я. К. **Н. П. Семеновъ.**

Обращаясь къ гонкамъ этой навигаціи, необходимо замѣтить, что устроенное въ минувшемъ году состязаніе на званіе перваго гребца Яхтъ-Клуба, въ 1869 году было повторено. Оспаривать почетное званіе у прошлогодняго побѣдителя А. Д. Родіонова вызвались лучшіе гребцы Н. Семеновъ и Э. Барышевъ. На этотъ разъ почетный флагъ достался Н. П. Семенову и прошлогодній побѣдитель былъ вынужденъ уступить ему на этотъ годъ почетное званіе перваго гребца Яхтъ-Клуба. На парусныхъ же гонкахъ опять были введены новые разряды. Принятые въ прошломъ году два низшихъ разряда рѣшено было разбить на три разряда: шлюпокъ до 18 футовъ длины, отъ 18 до 24 футовъ и отъ 24 до 27 футовъ длины. Но и этотъ новый опытъ, какъ показали гонки 1869 года, далъ малоутѣшительные результаты и только лишній разъ подтвердилъ невозможность болѣе или менѣе правильно разбить суда для гонокъ на разряды, основываясь на одной ихъ длинѣ.



Вице-Командоръ СПБ. р. Я. К.
1869—1875 г.г.
А. И. Леръ.

1869 годомъ заканчивается первое десятилѣтіе существованія С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба, бывшее для него періодомъ исключительно упорной, созидательной работы, въ теченіи котораго яхтъ-клубское дѣло еще только налаживалось и окрѣпло лишь къ концу его.

«Годъ минувшій—годъ девятый
«Былъ для насъ девятый валъ».

Такъ охарактеризованъ былъ, между прочимъ, Командоромъ Клуба и его постояннымъ пѣвцомъ В. Ю. Познанскимъ, на годовомъ обѣдѣ 14 марта 1869 года, минувшій девятый годъ благополучнаго существованія Рѣчного Яхтъ-Клуба. И вотъ теперь, когда самые трудные годы насажденія клубскаго дѣла остались позади, небезинтересно сдѣлать краткій обзоръ того, чего достигнулъ молодой Яхтъ-Клубъ въ этотъ періодъ своей дѣятельности, и посмотрѣть на ея результаты.

Обращаясь прежде всего къ фактической сторонѣ дѣла, мы видимъ, что за этотъ короткій періодъ времени у Клуба появилось уже значительное хозяйство; онъ обзавелся собственною превосходною дачею на Крестовскомъ островѣ, выстроилъ просторныя помѣщенія для храненія судовъ, учредилъ шлюпочную мастерскую и наконецъ устроилъ обширную и удобную гавань для своихъ судовъ, число которыхъ за разсматриваемый періодъ возрасло до

141 и среди нихъ насчитывалось уже 17 яхтъ, 66 парусныхъ ботиковъ и шлюпокъ, 6 паровыхъ и 52 гребныхъ судна. Увеличилось также и число членовъ Клуба, достигшее къ этому времени значительной цифры 246, одинъ членскій взносъ съ которыхъ далъ въ клубскую кассу 6033 рубля. Сумма же всѣхъ поступленій въ 1870 году равнялась 19980 рублямъ и сравнительно съ поступленіями за первый годъ существованія Клуба (4494 руб.) увеличилась почти въ 4½ раза. Интересны также и результаты спортивной дѣятельности Клуба за эти десять лѣтъ. Въ теченіи этого времени имъ было устроено всего 122 разряда различныхъ гонокъ, привлекшихъ къ участію 1741 лицо и 501 судно, причемъ на гонкахъ выдано было 148 призовъ.

Вотъ тѣ результаты, которые далъ Рѣчной Яхтъ-Клубъ за первый десятилѣтній періодъ своего существованія, періодъ упорной работы на почвѣ насажденія и упроченія яхтъ-клубскаго дѣла.

Не менѣе важна была и моральная сторона дѣятельности Яхтъ-Клуба за первое его десятилѣтіе. Его члены за это время успѣли увидать всю огромную пользу преслѣдуемой Клубомъ задачи, успѣли твердо увѣровать въ то, что яхтенный спортъ не шутка, но что онъ, представляя самостоятельную отрасль мореходства, заслуживаетъ въ этомъ смыслѣ полнаго вниманія и поощренія какъ со стороны правительства, такъ и со стороны общества. И это давало молодому Яхтъ-Клубу новыя силы для дальнѣйшей его полезной работы на поприщѣ насажденія любительскаго судоходства въ Россіи.

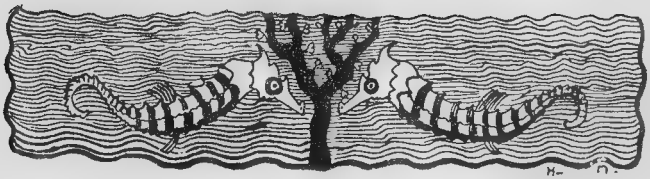
Конечно тому блестящему положенію, котораго Клубъ достигъ уже къ концу перваго своего десятилѣтія, онъ въ очень значительной мѣрѣ обязанъ былъ, помимо постоянной и дружной работы своихъ членовъ и Комитета и преданности ихъ любимому спорту и Яхтъ-Клубу, еще энергичному и умѣлому руководству своего Командора. Преданный всею душою своему дѣтищу, В. Ю. Познанскій всегда являлся главнымъ вдохновителемъ и организаторомъ всѣхъ клубскихъ начинаній и не разъ полезный и мудрый совѣтъ его выводилъ Клубъ изъ затруднительнаго положенія.

Почти такимъ же незамѣнимымъ и энергичнымъ работникомъ для Рѣчного Яхтъ-Клуба оказался выбранный въ 1869 году на должность Вице-Командора Клуба А. И. Леръ, который занималъ эту должность затѣмъ въ теченіи 8 лѣтъ сряду до 1877 года.

Съ именами этихъ двухъ лицъ исторія Рѣчного Яхтъ-Клуба настолько тѣсно связана за все это время, что едва-ли можно найти хотя бы одно даже самое незначительное событіе въ яхтъ-клубской жизни, въ которомъ какъ Командоръ, такъ и Вице-Командоръ его не принимали бы самаго тѣснаго участія. Несмотря на то, что въ началѣ семидесятыхъ годовъ В. Ю. Познанскій и вынужденъ былъ изъ за болѣзни временно покинуть Россію и уѣхать за гра-

ницу, но и тамъ онъ не переставалъ интересоваться своимъ дѣтищемъ, и по скольку это было въ его силахъ, своими совѣтами принималъ участіе въ работахъ Комитета. Заграничная переписка В. Ю. Познанскаго съ А. И. Леромъ и другими членами Комитета Клуба за это время полна почти исключительно дѣловыхъ обсужденій различныхъ клубскихъ вопросовъ и совѣтовъ по поводу того или иного яхтъ-клубскаго начинанія.

Итакъ, превосходные во всѣхъ отношеніяхъ результаты, полученные за короткій сравнительно періодъ существованія Яхтъ-Клуба, ясно показали, что Клубъ уже прочно сталъ на ноги и можетъ, не боясь за свою будущность, спокойно приступить къ дальнѣйшему развитію своей дѣятельности.



1870—1884.

1870.

Если первые десять лѣтъ существованія С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба были періодомъ созданія яхтъ-клубскаго дѣла, то слѣдующіе за ними пятнадцать лѣтъ, до 1885 года, безспорно можно считать временемъ широкаго развитія всесторонней дѣятельности Клуба и полнаго его процвѣтанія, результатомъ котораго явилось торжество — празднованіе Клубомъ 25-лѣтняго своего юбилея.

Вступивъ во второе десятилѣтіе и видя передъ собою блестящіе результаты своей плодотворной дѣятельности за истекшее время, Рѣчной Яхтъ-Клубъ прежде всего не могъ не проникнуться чувствомъ глубокаго уваженія къ своимъ тремъ членамъ-основателямъ, которымъ впервые запала мысль вызвать его къ жизни. Между тѣмъ изъ этихъ лицъ лишь двое были до того времени избраны въ почетные члены. Н. Х. Вилькинсу это почетное званіе было поднесено еще въ 1860 году—въ годъ основанія Яхтъ-Клуба, В. Ю. Познанскій же избранъ былъ почетнымъ членомъ въ 1864 году. Такимъ образомъ въ числѣ дѣйствительныхъ членовъ оставался всего лишь одинъ изъ основателей Клуба Ц. А. Кавосъ. Отдавая справедливую дань заслугамъ Цезаря Альбертовича, Яхтъ-Клубъ въ этомъ году поспѣшилъ избрать его въ свои

почетные члены, число которыхъ уже въ то время достигало 22 и среди нихъ значились изъ Особъ Императорской Фамиліи Ихъ Императорскія Высочества Государь Наслѣдникъ Цесаревичъ и Великій Князь Александръ Александровичъ и Великіе Князья Владиміръ Александровичъ, Алексѣй Александровичъ и Николай Константиновичъ.

Почтивъ такимъ образомъ избраніемъ въ почетные члены всѣхъ трехъ своихъ основателей, Яхтъ-Клубъ не замедлилъ оказать надлежащій почетъ и первому своему судну—парусной шлюпкѣ «Забава», которую въ этомъ году ея владѣльцы Познанскій, Кавосъ и Федоровъ преподнесли въ даръ Клубу. Такъ какъ эта шлюпка, подобно «Дѣдушкѣ русскаго флота» въ русскомъ морскомъ дѣлѣ, положила собою начало всей многочисленной клубской флотиліи, то и ей съ этого года было присвоено почетное названіе «Дѣдушка Яхтъ-Клуба». Эта шлюпка, построенная въ Англіи еще въ 1857 году, оставалась въ спискѣ общественныхъ судовъ Клуба до 1881 года, когда наконецъ пришла въ такую вѣтхость, послѣ 25-лѣтняго своего существованія, что ее пришлось уничтожить. Единственнымъ воспоминаніемъ объ этомъ первомъ яхтъ-клубскомъ суднѣ въ настоящее время служитъ только оставшаяся отъ шлюпки доска съ ея названіемъ, прибитая на сводахъ шлюпочнаго клубскаго сарая.

Крупнымъ событіемъ въ жизни Яхтъ-Клуба является сооруженіе при его мастерской большого эллинга для постройки судовъ. Къ этой постройкѣ Клубъ вынужденъ былъ приступить, такъ какъ иначе нельзя было бы выполнить полученный мастерской заказъ отъ Великаго Князя Алексѣя Александровича—постройку большого датскаго бота 11-ти тоннъ водоизмѣщенія. Проектъ эллинга былъ составленъ членомъ Яхтъ-Клуба архитекторомъ П. К. Нотбекомъ, подъ наблюденіемъ котораго и произведена была затѣмъ вся постройка этого клубскаго сооруженія.

Шлюпочная мастерская въ 1870 году принимала участіе на Всероссійской Мануфактурной Выставкѣ. На выставку мастерскою представлены были байдарка, построенная для Великаго Князя Алексѣя Александровича, прогулочная шлюпка 20 футовъ длины, ботикъ съ выдвижнымъ килемъ «Омега» –призъ Морского Министерства на 1870 годъ, гигъ-аутригеръ двойка «Заноза» и лыжи, построенныя изъ липоваго дерева. Всѣ эти суда были удостоены большой серебрянной медали «за изящество, прочность и цѣлесообразность постройки».

1870 годъ отмѣчается также въ яхтъ-клубской исторіи первымъ выступленіемъ членовъ Клуба на постороннихъ гонкахъ.

13 іюля Англійское Общество «Стрѣла» устраивало большую гребную гонку, принять участіе въ которой былъ приглашенъ и Рѣчной Яхтъ-Клубъ.

Конечно члены Клуба воспользовались случаемъ, чтобы снова помѣряться своими силами съ англичанами, и записали на это состязаніе гигъ-четверку «Спаркъ» съ рулевымъ Залинымъ и гребцами Семеновымъ, Лидинымъ, Родіоновымъ А. и Бемомъ, и три гига-двойки: распашную двойку «Нереиду» съ рулевымъ Плющикомъ-Плющевскимъ и гребцами Крейтеромъ и Лютинскимъ и парныя двойки «Никсу» съ рулевымъ Стефаницемъ и гребцами Семеновымъ и Барышевымъ и «Бабушку» съ рулевымъ Оль и гребцами братьями Красильниковыми, а также еще двѣ одиночки: «Щепку» съ Барышевымъ и «Птенчика» съ Семеновымъ. Итакъ, снова послѣ семилѣтняго промежутка, четверкѣ Рѣчного Яхтъ-Клуба предстояло встрѣтиться на гонкѣ съ четверкой Англійскаго Общества. На этотъ разъ состязаніе розыгралось не въ пользу Рѣчного Яхтъ-Клуба; его «Спарка» обогнала англійская четверка «Arrow» съ гребцами Рейтъ, Бутцъ, Гибсонъ и Гоббардъ и рулевымъ Вильдингъ. Однако при этомъ необходимо замѣтить, что во время гонки одинъ изъ гребцовъ яхтъ-клубскаго гига почувствовалъ недомоганіе и «Спаркъ» вынужденъ былъ идти болѣе половины дистанціи на трехъ лишь веслахъ.

Этимъ состязаніемъ окончательно было упрочено соревнованіе изъ-за первенства четверокъ двухъ этихъ Клубовъ, начало которому положено было еще въ 1862 году и которое затѣмъ съ перемѣннымъ счастьемъ продолжалось долгое время, вызывая всегда исключительный интересъ среди спортивнаго Петербурга. По тому, какъ члены Клуба относились къ этимъ состязаніямъ и какъ серьезно къ нимъ готовились, можно съ увѣренностью сказать, что эти состязанія четверокъ вмѣстѣ съ гонками на призы Морского Министерства были главными въ то время двигателями гребного спорта въ С.-Петербургѣ.

Вслѣдъ за выступленіемъ на гонкѣ Англійскаго Общества нѣкоторые члены Яхтъ-Клуба участвовали въ этомъ же году еще въ одномъ постороннемъ состязаніи. Съ Высочайшаго соизволенія Рѣчному Яхтъ-Клубу было предложено принять участіе въ гребной гонкѣ, устроенной 27 сентября на Царскосельскомъ озерѣ въ присутствіи царствовавшаго въ то время, нынѣ въ Бозѣ почивающаго Императора Александра II, а также Государя Наслѣдника Великаго Князя Александра Александровича, Государыни Цесаревны и Великихъ Князей. Въ этой гонкѣ приняли участіе три члена Клуба Н. П. Семеновъ, сперва на одиночкѣ, а потомъ на двойкѣ съ Э. Я. Барышевымъ и рулевымъ Тибленомъ. Оба клубскія судна оказались первыми и получили призы, причемъ Семеновъ въ разрядѣ одиночекъ получилъ въ призъ гигъ-одиночку работы царскосельскихъ мастерскихъ.

Такимъ образомъ первое выступленіе членовъ Рѣчного Яхтъ-Клуба на

постороннихъ гонкахъ было довольно для него удачно и лишь случайная побѣда Англичанъ въ разрядѣ четверокъ на гонкѣ Общества «Стрѣла» помѣшала полному торжеству яхтъ-клубскаго гребного дѣла.

Что же касается гонокъ самого Рѣчного Яхтъ-Клуба 1870 года, то прежде всего онѣ въ этомъ году происходили по новымъ правиламъ, выработаннымъ Гоночною Комиссіею и утвержденнымъ Комитетомъ 27 мая. До этого года при устройствѣ гребныхъ гонокъ Яхтъ-Клубу приходилось руководствоваться правилами, установленными еще въ годъ его основанія, парусныя же гонки устраивались на основаніи правилъ, принятыхъ въ 1861 году. Съ тѣхъ поръ, конечно, многое измѣнилось въ гребномъ и парусномъ спортахъ, члены Клуба усовершенствовались какъ въ гребномъ, такъ и въ парусномъ дѣлѣ и выяснились новыя условія, которыя необходимо было теперь ввести на гонкахъ. Все это вызвало желательность пересмотра прежнихъ правилъ и въ результатѣ къ началу навигаціи 1870 года у Яхтъ-Клуба появились новыя «Правила для гонокъ». Прежде всего новыя правила обнимали теперь собою гребныя и парусныя гонки вмѣстѣ, дѣлясь на двѣ части. Первая часть касалась общихъ правилъ: порядка избранія Гоночной Комиссіи, выработки общей программы гонокъ на предстоящій сезонъ, назначенія и присужденія призовъ, записи на гонки и протестовъ. Во второй части помѣщены были частныя правила, относящіяся до гонокъ. Нововведеніемъ противъ прежняго въ этихъ правилахъ являлось опредѣленіе числа призовъ въ зависимости отъ числа участвующихъ судовъ, установленіе новаго размѣра подписныхъ денегъ, опредѣленіе виновности въ навалѣ при огибаніи поворотной вѣхи, при встрѣчѣ гоняющихся судовъ и въ случаяхъ, когда одно судно догоняетъ другое, раздѣленіе парусныхъ судовъ на разряды по числу тоннъ и размѣрамъ ихъ, устанавливаемымъ Гоночною Комиссіею, отмѣна на парусныхъ гонкахъ старта съ якорей, взамѣнъ чего вводился стартъ съ хода, такъ называемый въ настоящее время «хронометрическій стартъ», при чемъ на прохожденіе старта для каждаго разряда давалось 30 минутъ, считая съ момента начала гонки первымъ судномъ этого разряда; наконецъ въ частныя правила гонокъ были включены общія морскія правила о расхожденіи и предупрежденіи столкновеній судовъ.

Вообще новыя гоночныя правила представляли изъ себя хорошо разработанное во всѣхъ отношеніяхъ руководство для всего гоночнаго яхтъ-клубскаго дѣла, приведенное въ строгую систему.

Назначеніе въ минувшемъ году приза Морского Министерства на разрядъ прогулочныхъ шлюпокъ не встрѣтило среди членовъ особаго сочувствія и въ 1870 году этотъ почетный призъ,—на этотъ разъ ботикъ съ выдвижнымъ килемъ «Омега»,—былъ опять по прежнему назначенъ на раз-

рядъ четверокъ. Ботикъ этотъ на гонкѣ 6 мая достался гигу «Голубушка» съ рулевымъ Залинымъ и гребцами Семеновымъ, братьями Родіоновыми и Спасскимъ.

Кромѣ назначенія призовъ Морского Министерства вновь на разрядъ гиговъ-четверокъ, Яхтъ-Клубомъ въ этомъ году были приняты еще нѣкоторыя нововведенія на гонкахъ. Такъ съ 1870 года ежегодно Комитетъ начинаетъ устраивать на своей большой гребной гонкѣ особый разрядъ для военныхъ гребныхъ судовъ. Въ первый разъ на такомъ состязаніи приняли участіе нѣсколько военныхъ гичекъ, изъ которыхъ первый призъ взяла гичка Главнаго Командира Кронштадтскаго Порта. Также однимъ изъ нововведеній явилось установленіе новой дистанціи для состязанія на почетный флагъ. Взамѣнъ прежней дистанціи въ одну версту и съ однимъ поворотомъ теперь постановлено было устраивать такія состязанія на дистанцію въ $1^1/_2$ версты съ двумя поворотами. Въ состязаніи на почетный флагъ этого года приняли участіе, помимо двухъ первыхъ гребцовъ Яхтъ-Клуба за 1868 и 1869 г. г.—А. Родіонова и Семенова, еще членъ Клуба Э. Я. Барышевъ. Онъ то и оказался лучшимъ по времени и получилъ званіе перваго гребца 1870 года и почетный флагъ Яхтъ-Клуба. Интересно, что не смотря на увеличеніе дистанціи и одинъ лишній поворотъ средняя скорость, выказанная Барышевымъ, оказалось на много лучше, чѣмъ въ оба предыдущіе года.

Членъ СПБ. р. Я. К. **Э. Я. Барышевъ.**

Взятый въ этомъ году четверкой «Голубушка» призъ Морского Министерства — ботикъ съ выдвижнымъ килемъ «Омега» не замедлилъ принять участіе еще въ гонкахъ этого сезона, на которыхъ выказалъ отличный ходъ, побивъ лучшій до этого времени въ разрядѣ ботикъ «Альфа» Маршалова.

Съ 1870 года впервые начинаютъ устраиваться большія яхтъ-клубскія гонки на дистанцію—С.-Петербургъ, Кронштадтъ и Петергофъ (около 50 верстъ), ту именно дистанцію, которая сохранилась и до настоящаго времени, какъ самая удобная въ нашихъ водахъ для состязаній большихъ яхтъ. Въ первый разъ въ гонкѣ на эту дистанцію участвовало 9 яхтъ, шедшихъ на призъ Морского Министерства — гигъ двойку «Заноза». Между прочимъ гонка эта была первымъ состязаніемъ, на которомъ примѣнялся между состязующимися судами учетъ по времени, хотя на этотъ разъ онъ былъ установленъ совер-

шенно условно, по взаимному соглашенію и помимо какихъ-либо точныхъ основаній. Призъ Морского Министерства былъ назначенъ на разрядъ яхтъ до 18 тоннъ вмѣстимости, между тѣмъ среди записавшихся на гонку яхтъ былъ тендеръ «Юлія» съ водоизмѣщеніемъ свыше этой нормы и сверхъ того имѣвшій еще выдвижной киль, который конечно при лавировкѣ давалъ ему огромное преимущество. Поэтому для уравненія шансовъ «Юліи» по отношенію къ другимъ яхтамъ и было принято, что она на гонкѣ будетъ давать всѣмъ остальнымъ яхтамъ впередъ по 5 минутъ на каждый часъ хода. Однако не смотря и на этотъ учетъ, «Юлія» всетаки оказалась первой и ея рулевому г. Рашенъ достался призъ Морского Министерства.

1871.

Членъ Комитета СПБ. р. Я. К. 1863—1869 г. **Р. Ф. Цимара.**

Лѣтомъ 1871 года Рѣчной Яхтъ-Клубъ понесъ чувствительную утрату. Послѣ продолжительной болѣзни скончался дѣйствительный членъ его Р. Ф. Цимара, съ 1862 г. въ теченіи десяти лѣтъ принимавшій самое горячее участіе въ жизни Яхтъ-Клуба и его развитіи въ первые годы существованія. Занимая въ продолженіи девяти лѣтъ должности члена Комитета, затѣмъ распорядителей по хозяйству, по катку и шлюпочной мастерской, а также члена Гоночной Комиссіи, г. Цимара былъ постоянно одинъ изъ самыхъ ревностныхъ работниковъ и исполнителей каждаго яхтъ-клубскаго начинанія, прилагая для этого всю свою энергію и силы, а иногда и денежную помощь. Особенно его имя тѣсно связано съ учрежденіемъ шлюпочной мастерской Яхтъ-Клуба и устройствомъ катка въ Юсуповомъ саду, которые преимущественно ему обязаны были своимъ возникновеніемъ и первоначальнымъ успѣхомъ.

Переходя къ описанію лѣтней дѣятельности Яхтъ-Клуба, прежде всего приходится сказать, что этотъ годъ ознаменовался посѣщеніемъ Клуба членами Темзенскаго Королевскаго Яхтъ-Клуба Шэдуэль и Стода, прибывшими изъ Англіи на яхтѣ «Талатта». Члены Англійскаго Яхтъ-Клуба во время своего трехдневнаго пребыванія въ С.-Петербургѣ провели почти все время

на Крестовскомъ островѣ, не заглянувъ даже на рѣшетку Лѣтняго сада *), и покинули Яхтъ-Клубъ, увозя самыя лестныя о немъ воспоминанія. Устроенная во время ихъ пребыванія въ Яхтъ-Клубѣ общая прогулка на гребныхъ судахъ съ музыкой отличалась оживленіемъ, которому конечно не мало содѣйствовало участіе въ ней неожиданныхъ англійскихъ гостей.

Помимо этого лѣтняя дѣятельность Клуба выразилась по обыкновенію въ гребныхъ и парусныхъ гонкахъ, а также въ отдѣльныхъ дальнихъ плаваніяхъ членовъ Клуба на своихъ яхтахъ.

На сколько серьезно относился Яхтъ-Клубъ въ то время къ устраиваемымъ имъ гонкамъ, отлично характеризуется фактомъ, случившимся на первой его гребной гонкѣ 1871 года.

На этой гонкѣ по программѣ былъ назначенъ разрядъ гиговъ-двоекъ, на который записались два гига — «Заноза» и «Липка». Эти обѣ гички на гонкѣ выказали столь слабую греблю и управленіе, что судья Морского Министерства вмѣстѣ съ Гоночной Комиссіей не признали этотъ разрядъ за состязаніе и призъ остался не розыграннымъ.

На той же гонкѣ въ разрядѣ для гиговъ-четверокъ былъ розыгранъ призъ Морского Министерства 1871 года—яхта «Темза». Изъ четырехъ четверокъ, участвовавшихъ въ гонкѣ на обычную дистанцію вокругъ Елагинскаго острова, на гигѣ «Wawe» шли члены Англійскаго Гребного Общества «Стрѣла» Хенлей, Бутцъ, Рейтъ, Тоддъ съ рулевымъ Мастермэнъ. На этотъ разъ яхтъ-клубской четверкѣ «Нева» съ гребцами Семеновымъ, Лидинымъ, Бостремомъ и Крейтеромъ и рулевымъ Мейснеромъ удалось побить англійскую четверку и получить призъ Морского Министерства.

Участіе въ этомъ году на большой гонкѣ, считавшейся обыкновенно яхтъ-клубскимъ праздникомъ—военныхъ морскихъ вельботовъ и гичекъ, а также и судовъ Англійскаго Общества «Стрѣла» сдѣлало дѣйствительно эту гонку настоящимъ праздникомъ Яхтъ-Клуба. Изъ восьми разрядовъ въ первыхъ двухъ приняли участіе военныя суда, далѣе въ одномъ — суда Рѣчной Полиціи и наконецъ въ остальныхъ участвовали члены Клуба и Англійскаго Гребного Общества. На этомъ состязаніи, въ разрядѣ прогулочныхъ шлюпокъ, въ первый разъ выступилъ гребцомъ на шлюпкѣ «Бетти» въ командѣ съ Даніельсономъ и рулевымъ И. Марковымъ М. Г. Пфефферъ, ставшій вскорѣ лучшимъ гребцомъ Яхтъ-Клуба, а затѣмъ и однимъ изъ лучшихъ рулевымъ на небольшихъ парусныхъ шлюпкахъ. Однако первое выступленіе

*) Извѣстенъ анекдотъ, что одинъ оригиналъ-англичанинъ, чтобы увидѣть рѣшетку Лѣтняго сада, вылитую цѣликомъ изъ чугуна, пріѣзжалъ спеціально для этого въ С.-Петербургъ.

М. Г. Пфеффера было неудачно. «Бетти» отказалась отъ гонки, уступивъ первое мѣсто шлюпкѣ «Мастерской».

Установленные въ предыдущемъ году разряды судовъ для парусныхъ гонокъ (I—шлюпки до 18 фут., II—отъ 18 до 24 и III—отъ 24 до 32 фут.) наконецъ-то оказались болѣе или менѣе удовлетворительными и потому могли остаться безъ измѣненія нѣсколько лѣтъ, до 1875 г. Единственный же до этого времени разрядъ яхтъ, до 18 тоннъ, въ этомъ году рѣшено было пополнить еще однимъ разрядомъ, отъ 18 до 25 тоннъ, такъ какъ среди судовъ Яхтъ-Клуба появилось уже нѣсколько большихъ яхтъ, которыя могли участвовать на гонкахъ въ этомъ разрядѣ.

Такимъ образомъ гонка 4 іюля, устроенная въ Невской Губѣ между Петербургомъ, Кронштадтомъ и Петергофомъ, впервые состояла изъ двухъ разрядовъ яхтъ, причемъ въ первомъ, для яхтъ 18 тоннъ на призъ Морского Министерства, приняло участіе 8 яхтъ, изъ которыхъ первой была «Отрада» съ рулевымъ Стефаницемъ, прошедшая всю дистанцію въ 7 час. 17 мин. 2 сек. и второй «Дагмаръ» съ рулевымъ Маршаловымъ, отставшій отъ первой всего на 51 секунду. Во второмъ разрядѣ отъ 18 до 25 тоннъ шли три яхты и назначенный на этотъ разрядъ призъ отъ имени Великаго Князя Алексѣя Александровича, серебрянный вызолоченный кубокъ, получилъ тендеръ «Истый Морякъ», имѣвшій на рулѣ Князя Несвицкаго и прошедшій дистанцію въ 7 часовъ 8 минутъ 15 сек. Во время этой гонки яхтамъ пришлось у Петергофа выдержать очень сильный шквалъ отъ SW, который большинству яхтъ достался не легко, лишь «Истый Морякъ» и «Дагмаръ» оставались все время спокойными, хотя у перваго всетаки сломался гигъ.

Вслѣдъ за устройствомъ на гребныхъ гонкахъ особыхъ разрядовъ для военныхъ морскихъ судовъ, Яхтъ-Клубъ не замедлилъ принять такое же нововведеніе и на своихъ парусныхъ гонкахъ. На парусной гонкѣ, состоявшейся 1 августа на взморьѣ у Елагинскаго маяка, впервые военныя морскія суда были выдѣлены въ особый разрядъ, въ которомъ первый призъ достался катеру съ фрегата «Адмиралъ Спиридовъ», шедшій подъ управленіемъ капитанъ-лейтенанта Новосильскаго.

Кромѣ назначенныхъ по программѣ гонокъ, гребныхъ и парусныхъ, въ этомъ году состоялось еще пять небольшихъ гребныхъ гонокъ сверхъ программы. На одной изъ нихъ, именно на гонкѣ 14 іюля, было устроено состязаніе между членами Яхтъ-Клуба на званіе перваго гребца 1871 года и почетный флагъ, который въ этомъ году удалось снова вернуть себѣ Н. П. Семенову. Дистанція для этой гонки оставалась прошлогодняя и была пройдена Семеновымъ на 5 секундъ тише, чѣмъ на состязаніи 1870 года.

Помимо своихъ гонокъ члены Яхтъ-Клуба приняли участіе въ гребной гонкѣ Англійскаго Общества, гдѣ въ трехъ разрядахъ одержали первенство, однако уступивъ его англичанамъ въ разрядѣ четверокъ, въ которомъ командѣ—Фрумъ, Мастермэнъ, Парландъ, Бутцъ съ рулевымъ Гоббардъ, шедшей на четверкѣ «Wawe», удалось побить яхтъ-клубскую четверку «Спаркъ» съ той же командой, которая еще въ этомъ году такъ блестяще побила англичанъ на клубской гонкѣ.

Въ 1871 году Рѣчному Яхтъ-Клубу впервые удалось показать свой флагъ Ревелю, а также Гельсингфорсу, гдѣ съ 1861 года, на слѣдующій годъ послѣ учрежденія Рѣчного Яхтъ-Клуба, основанъ былъ первый финляндскій Яхтъ-Клубъ — Нюландскій. Этимъ лѣтомъ принадлежащій князю Несвицкому тендеръ «Истый Морякъ» совершилъ продолжительное плаваніе по Финскому заливу, причемъ имъ были посѣщены во время плаванія Транзундъ, Выборгъ, Роченсальмъ, Гельсингфорсъ и Ревель.

Изъ другихъ плаваній этого года въ высшей степени интереснымъ являлось плаваніе принадлежащаго члену А. П. Щербачеву большого колеснаго парохода «Ока» въ двадцать пять силъ по внутреннимъ водамъ Россіи: по Невѣ, Ладожскому озеру, Свири, Онежскому озеру, Вытегрѣ, Шекснѣ, Волгѣ, Окѣ и Москвѣ-рѣкѣ. Всего пароходъ «Ока» прошелъ рѣками, озерами и каналами 2790 верстъ, познакомивъ 24 родныхъ русскихъ города, шесть пасадовъ и селъ съ флагомъ С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба

Почетный членъ СПБ. р. Я. К.
Генералъ-Адъютантъ **К. Н. Посьетъ.**

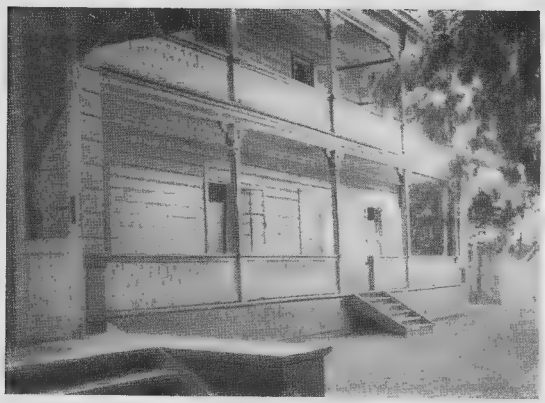
Эти два дальнія плаванія судовъ рѣчного Яхтъ-Клуба, происшедшія въ совершенно различныхъ условіяхъ, даютъ возможность вывести безпристрастное и справедливое заключеніе, что Рѣчной Яхтъ-Клубъ, если не быстро, то во всякомъ случаѣ вѣрно шелъ по пути прогресса къ главной цѣли своего назначенія—насажденія въ Россіи любительскаго судоходства.

Также безпристрастно можно сказать, что и другая сторона преслѣдуемой Рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ задачи — улучшенія отечественной постройки любительскихъ судовъ—за время его существованія замѣтно подвинулась впередъ. Въ этомъ году обороты шлюпочной мастерской превзошли своими размѣрами обороты всѣхъ предыдущихъ лѣтъ. Огромное значеніе для строительнаго дѣла мастерской

въ то время имѣла командировка ея распорядителя Д. И. Маршалова въ Англію для осмотра англійскихъ шлюпочныхъ мастерскихъ и ознакомленія на мѣстѣ съ постройкой гребныхъ судовъ и яхтъ. По иниціативѣ почетнаго члена Яхтъ-Клуба генералъ-адъютанта К. Н. Посьета и благодаря благосклонной поддержкѣ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексѣя Александровича Комитету удалось устроить эту командировку. Д. И. Маршалову, совершившему переходъ въ Англію моремъ на военной эскадрѣ К. Н. Посьета, удалось побывать въ лучшихъ англійскихъ мастерскихъ того времени и привести съ собою много интересныхъ книгъ и брошюръ, касающихся постройки какъ яхтъ, такъ и гребныхъ судовъ, а также пріобрѣсти на мѣстѣ много практическихъ свѣдѣній.

Не смотря на нѣкоторыя встрѣченныя затрудненія и на краткость своей командировки, Д. И. Маршаловъ подробно ознакомился съ постановкой строительнаго дѣла въ лучшихъ мастерскихъ Лондона, Госпорта, Соудтгемптона, Коуса на островѣ Уайтѣ, посѣтилъ парусную мастерскую Лапторнъ въ Портсмутѣ и главные англійскіе гребные и парусные клубы. Къ сожалѣнію только осеннее время командировки не дало возможности ему присутствовать на англійскихъ гонкахъ.

Внутренняя жизнь Яхтъ-Клуба 1871 года отмѣчается постройкою теплаго флигеля для устройства членами Клуба зимою пикниковъ, а въ теченіе лѣтняго сезона служащаго для отдачи имъ отдѣльныхъ комнатъ. Необходимая на постройку этого флигеля сумма была собрана посредствомъ выпуска 5% паевъ на 7000 рублей, которые предполагалось погашать ежегодными тиражами.



Зимній «теплый» флигель СПБ. р. Я. К.

Наступившею зимою Яхтъ-Клубомъ, по примѣру прежнихъ лѣтъ, опять устраивались въ помѣщеніи Морского музея морскія бесѣды, на которыхъ выступали лекторами члены-сотрудники Е. В. Березинъ, А. П. Андреевъ, а также г.г. Зарубинъ и Фелькнеръ. Въ этомъ году истекалъ срокъ аренды Юсупова сада для устройства клубскаго катка и Комитетъ поспѣшилъ продолжить эту аренду еще на 5 лѣтъ, хотя Городскою Думою и назначена была теперь болѣе значительная арендная плата.

1872.

Выдающимся событіемъ въ жизни С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба 1872 года безъ сомнѣнія является послѣдовавшее 31 января этого года Высочайшее утвержденіе новаго устава Клуба. Нельзя не высказать того чувства признательности, которымъ проникнулись всѣ члены общества за дарованныя Клубу Государемъ Императоромъ въ этомъ уставѣ новыя права. Отнынѣ флагъ С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба могъ явиться на всѣхъ водахъ какъ въ предѣлахъ нашего отечества, такъ и заграницею, съ тѣми же привиллегіями, которыми пользовался до того одинъ лишь Императорскій Яхтъ-Клубъ, сравненный въ этомъ отношеніи съ военными судами.

Вслѣдъ за этимъ важнымъ событіемъ и лѣтняя дѣятельность 1872 года явилась одной изъ выдающихся за время существованія Яхтъ-Клуба. Участіе его въ празднованіи 200-лѣтняго юбилея дня рожденія Императора Петра I, членовъ Клуба — на гребныхъ гонкахъ въ Москвѣ и Англійскаго Общества «Стрѣла», первое заграничное плаваніе тендера «Лола» Бенкендорфа въ Стокгольмъ, награжденіе яхтъ-клубской мастерской большою золотою медалью на Московской Политехнической Выставкѣ и наконецъ цѣлый рядъ посѣщеній Яхтъ-Клуба почетными гостями и въ томъ числѣ членами англійскихъ яхтъ-клубовъ, прибывшими на двухъ яхтахъ изъ Англіи,—все это заставляетъ остановиться нѣсколько подробнѣе на дѣятельности этого года.

Рѣчной Яхтъ-Клубъ, желая по мѣрѣ скромныхъ своихъ средствъ достойно отпраздновать 200-лѣтнюю годовщину дня рожденія перваго русскаго спортсмена Петра I, учредившаго полтораста лѣтъ назадъ «Невскій флотъ» для той же цѣли, для которой основанъ и Яхтъ-Клубъ, рѣшилъ принять участіе во всѣхъ торжествахъ какъ на Невѣ, такъ и на Москвѣ-рѣкѣ по случаю этого событія.

Прежде всего суда Яхтъ-Клуба приняли участіе 26 мая въ церемоніи перевезенія ботика Петра I въ Москву на Политехническую Выставку, устраиваемую по поводу 200-лѣтняго юбилея рожденія Петра. Согласно Высочайше утвержденному церемоніалу 9 парусныхъ судовъ — «Дагмаръ», «Заря», «Истый Морякъ», «Юлія», «Рѣзвушка», «Отрада», «Темза», «Волна» и «Валъ» семь гребныхъ — «Бѣшенка», «Дѣдушка», «Гарпунъ», «Китъ», «Мы», «Трентъ» и «Чародѣйка» и четыре паровыхъ — «Касатка», «Беби», «Лена» и «Мерси» наканунѣ дня перевезенія ботика вышли на Большую Неву и заняли назначенныя для нихъ мѣста. Парусныя и паровыя суда, подъ командою члена Клуба Маршалова, выстроились по правому берегу Невы, противъ Петровской площади вмѣстѣ съ военными судами, гребныя же суда, подъ командою

Алфимова, по лѣвой ея сторонѣ въ серединѣ военныхъ вельботовъ и катеровъ. Всею яхтъ-клубскою эскадрою командовалъ исправлявшій должность Командора Вице-Командоръ А. И. Леръ, поднявшій свой флагъ на верейкѣ «Моряна» и находившійся въ числѣ начальствовавшихъ лицъ въ кортежѣ при слѣдованіи ботика изъ Петропавловской крѣпости до Путиловской пристани.

Тѣ же суда участвовали 30 мая въ торжественномъ празднованіи въ Петербургѣ дня рожденія Петра Великаго, причемъ во время этого празднества они занимали линію по лѣвому берегу Невы. Исправлявшій должность Командора А. И. Леръ и два члена Комитета Михельсонъ и Глама, какъ депутаты отъ Рѣчного Яхтъ-Клуба, слѣдовали за Петровскою верейкою на «Морянѣ» въ числѣ катеровъ начальствующихъ лицъ и затѣмъ присутствовали на молебствіяхъ: въ Петропавловскомъ соборѣ у гроба Великаго Монарха и въ Исаакіевскомъ соборѣ и на Петровской площади у памятника Петра I.

За точное выполненіе судами Яхтъ-Клуба программы всѣхъ этихъ церемоній А. И. Леръ получилъ личную благодарность отъ начальника всей флотиліи на Большой Невѣ генералъ-адъютанта Перелешина и Товарища Управляющаго Морскимъ Министерствомъ генералъ-адъютанта Лесовскаго. Кромѣ того въ память участія рѣчного Яхтъ-Клуба въ празднованіи Петровскаго юбилея Предсѣдателемъ Высочайше утвержденной Комиссіи по празднованію юбилея генералъ-адъютантомъ Игнатьевымъ была препровождена въ Яхтъ-Клубъ бронзовая медаль, выбитая въ память этого событія.

Почетный членъ СПБ. р. Я. К. Генералъ-Адъютантъ **П. А. Перелешинъ.**

Во время слѣдованія ботика Петра I по Москвѣ-рѣкѣ, 30-го мая того-же года, его сопровождали тамъ три гребныхъ судна С-.Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба, на одномъ изъ которыхъ находился, какъ представитель общества, одинъ изъ его основателей почетный членъ Н. Х. Вилькинсъ.

Наконецъ согласно одобренному Его Императорскимъ Высочествомъ Генералъ-Адмираломъ церемоніалу, 1 сентября депутація отъ Рѣчного Яхтъ-Клуба, состоявшая изъ членовъ Лера, Маршалова и Михельсона, на пароходѣ «Беби», участвовала вмѣстѣ съ лицами Морского Вѣдомства при встрѣчѣ на Путиловской пристани привезеннаго обратно изъ Москвы ботика Петра I и проводила его въ Петропавловскую крѣпость.

Кромѣ оффиціальнаго участія въ юбилейныхъ, торжествахъ, Яхтъ-Клубъ

еще принялъ участіе въ устройствѣ двухъ юбилейныхъ гребныхъ гонокъ: одной въ С.-Петербургѣ на Большой Невѣ и другой въ Москвѣ. Сверхъ того Клубомъ были устроены два особыхъ Петровскихъ празднества въ своемъ помѣщеніи на Крестовскомъ островѣ.

Согласно Высочайше утвержденному церемоніалу празднованія юбилея рожденія Петра I, Рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ совмѣстно съ Императорскимъ Яхтъ-Клубомъ была устроена вечеромъ 30 мая на Большой Невѣ у Лѣтняго сада гребная гонка, состоявшая изъ трехъ разрядовъ: яликовъ съ гребцами перевощиками, прогулочныхъ шлюпокъ и гиговъ-четверокъ, съ гребцами-любителями. Дистанція для всѣхъ разрядовъ была установлена въ 800 саженъ съ двумя поворотами. На первый разрядъ этой гонки призы были пожертвованы С.-Петербургскимъ рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ—шелковый флагъ и денежныя преміи, а для остальныхъ двухъ разрядовъ—Императорскимъ Яхтъ-Клубомъ два богатыхъ приза, по 500 рублей каждый, для прогулочныхъ шлюпокъ серебряная стопа, вѣсомъ въ 10 фунтовъ, съ рельефными фигурами Нептуна и Амфитриды, и для четверокъ статуэтка Петра I. Кромѣ того генералъ-адъютантомъ Игнатьевымъ были пожертвованы для выдачи вторыми призами десять бронзовыхъ медалей, выбитыхъ въ память юбилея.

На этой интересной гонкѣ въ разрядѣ прогулочныхъ шлюпокъ призъ достался шлюпкѣ С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба «Мастерская» съ рулевымъ Н. А. Стефаницемъ, въ разрядѣ же четверокъ первымъ изъ пяти участвовавшихъ гиговъ былъ гигъ Англійскаго Гребного Общества «Belle».

Вторая юбилейная гонка должна была состояться въ Москвѣ, по соглашенію С.-Петербургскаго и Московскаго рѣчныхъ Яхтъ-Клубовъ, и отъ Петербургскаго Яхтъ-Клуба были записаны на нее четверка, двойка, одиночка и байдарка. Къ крайнему однако сожалѣнію по независящимъ отъ Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба обстоятельствамъ гонка эта состоялась еще до прибытія участниковъ изъ Петербурга, о чемъ однако не было ничего сообщено въ С.-Петербургъ. Оставался лишь одинъ разрядъ четверокъ, въ которомъ члены С.-Петербургскаго Яхтъ-Клуба могли принять участіе. Эта гонка четверокъ состоялась 13 іюля передъ лѣтнимъ помѣщеніемъ Московскаго Яхтъ-Клуба въ присутствіи Великаго Князя Константина Николаевича. Согласно предварительному соглашенію, въ состязаніи должны были участвовать по одному судну отъ Петербургскаго и Московскаго Яхтъ-Клубовъ, построенному обязательно въ своихъ мастерскихъ и съ рулевыми и гребцами изъ членовъ этихъ клубовъ. Дистанція опредѣлена была въ 4 версты съ восемью поворотами.

Призъ на эту гонку былъ пожертвованъ Морскимъ Министерствомъ—серебряная модель ботика Петра I—и его долженъ былъ получить тотъ Клубъ, судно котораго окажется первымъ въ состязаніи.

На эту серьезную гонку отъ Рѣчного Яхтъ-Клуба по распоряженію Комитета былъ назначенъ вновь построенный гигъ-четверка «Невка» съ командой изъ членовъ Семенова, Ивашева, Лидина, Родіонова 2 и рулевого Залина; какъ запасный гребецъ былъ отправленъ въ Москву Э. Я. Барышевъ вмѣстѣ съ членами Комитета Самохваловымъ и Гламой и членомъ Гоночной Комиссіи Борисовымъ. Отъ Московскаго же рѣчного Яхтъ-Клуба шла гичка «Заря» съ рулевымъ Вице-Командоромъ Клуба Савинскимъ и гребцами Кенингомъ, Фридрихсомъ, Гедле и Герле.

На этой гонкѣ обстоятельства сложились, не въ пользу петербургскаго клуба. Во-первыхъ гигъ «Невка» по доставленіи въ Москву оказался разсохшимся, а его обшивка нѣсколько покоробилась, и во-вторыхъ во время самой гонки на одномъ изъ поворотовъ петербургскій гигъ коснулся мели, отъ чего замедлилъ ходъ; кромѣ того баковый гребецъ Родіоновъ 2 въ день гонки чувствовалъ себя не совсѣмъ здоровымъ. Эти обстоятельства не могли не сказаться на ходѣ петербургской четверки. Она оказалась побитой своей московской соперницей на 26 секундъ и принуждена была уступить ей почетный призъ.

Переходя къ описанію празднествъ, устроенныхъ Яхтъ-Клубомъ въ своемъ помѣщеніи по случаю юбилея дня рожденія Петра I, прежде всего нужно сказать, что Яхтъ-Клубомъ рѣшено было устроить въ честь этого событія два праздника: одинъ семейный, которымъ члены Клуба вмѣстѣ со своими семействами почтили память Петра I, заботившагося не только о преобразованіи своего государства, но и объ оживленіи семейнаго быта русскаго человѣка, а другой—морской, долженствующій собою напомнить жителямъ столицы и членамъ Клуба «экзерцированья» Петровскаго Невскаго флота.

Членъ СПБ. р. Я. К. **Л. Л. Леонидовъ.**

Программа семейнаго праздника, назначеннаго на 1 іюня состояла изъ двухъ отдѣленій, драматическаго представленія и ассамблеи.

Въ $7^1/_2$ час. веч. пушечный выстрѣлъ возвѣстилъ о началѣ праздника и при звукахъ военной музыки мачта Клуба и всѣ стоявшія на рейдѣ яхты разцвѣтились флагами. Въ $8^1/_2$ часовъ въ особо устроенномъ временномъ театрѣ, была розыграна поставленная членомъ Клуба Леонидовымъ пьеса въ стихахъ Золотова изъ временъ Петра I «Шкиперъ», а затѣмъ шли поставленыя членомъ Н. Ѳ. Са-

зоновымъ живыя картины: первая — Петръ I — юноша, найдя въ кладовой села Измайлова старый ботикъ, выслушиваетъ объясненія мастера К. Брандта о свойствахъ этого судна; вторая — Петръ I за нѣсколько мѣсяцевъ до своей кончины спасаетъ на Лахтѣ тонущихъ солдатъ: третья — апофеозъ: около бюста Петра I, украшеннаго цвѣтами и освѣщеннаго электричествомъ членъ Яхтъ-Клуба съ своимъ флагомъ подаетъ руку русскому торговому человѣку; вокругъ члены Клуба, гребцы, матросы и русскіе люди. Во время этихъ картинъ было прочитано членомъ Соколовымъ написанное имъ на этотъ случай стихотвореніе «Царь — человѣкъ». Послѣ зари съ церемоніей и спуска флага началось второе отдѣленіе празднества. «Ассамблея» открылась полонезомъ, за нимъ слѣдовали современные танцы и наконецъ гроссъ-фатеръ, какъ и на петровскихъ ассамблеяхъ, заканчивалъ это празднество. Въ антрактахъ помимо военнаго оркестра пѣлъ русскій хоръ и въ залѣ новаго флигеля было исполнено нѣсколько вокальныхъ номеровъ и прочитаны стихотворенія извѣстнымъ въ то время чтецомъ членомъ Клуба Никитинымъ. Въ промежутки же между отдѣленіями были устроены гонки матросовъ на яхтенныхъ тузикахъ.

Команда гига **„Русалка“**,
взявшая призъ Морского Министерства въ 1872 году,
рулевой Лаптевъ, гребцы: Семеновъ, Ивашовъ, Борисовъ, Зиминъ.

Морской праздникъ состоялся 4 іюня и заключался въ производствѣ въ Невской Губѣ яхтъ-клубской эскадрой эволюцій по сигналамъ. Всѣ маневры исполнены были яхтами превосходно, совершенно правильно и скоро. По

возвращеніи въ Клубъ состоялся парадный обѣдъ, на которомъ Вице-Командоромъ Клуба А. И. Леромъ сказана была прекрасная рѣчь о Петровскомъ Невскомъ флотѣ и его продолжателѣ С.-Петербургскомъ рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ. На этомъ обѣдѣ членомъ Клуба А. Соколовымъ предложено было въ память празднуемаго событія открыть подписку на мореходныя школы. Мысль эта была поддержана горячо всѣми присутствовавшими и открытая на школы подписка въ этотъ же день дала значительную сумму.

Юбилейныя яхтъ-клубскія торжества окончились лишь 29 іюня, такъ какъ въ этотъ день Соколовымъ былъ пожертвованъ Клубу бюстъ Петра I, тогда же поставленный на временномъ пьедесталѣ. Въ слѣдующемъ году членами Клуба Брылкинымъ, Сперанскимъ и Трусовымъ устроенъ былъ для бюста уже настоящій пьедесталъ, вокругъ котораго сооружена была братьями Никитиными красивая рѣшетка изъ якорей и цѣпей.

Членъ СПБ. р. Я. К. **П. А. Лаптевъ.**

Проигравъ на обѣихъ юбилейныхъ гонкахъ, четверка Рѣчного Яхтъ-Клуба постаралась наконецъ выйти побѣдительницей на третьей посторонней гонкѣ, въ которой въ этомъ году Яхтъ-Клубъ принималъ участіе, именно на гонкѣ Англійскаго Общества «Стрѣла», состоявшейся 13 іюля. На этотъ разъ яхтъ-клубской четверкѣ «Русалка» съ гребцами Залинымъ, Борисовымъ, Ивашовымъ, Семеновымъ и рулевымъ Лаптевымъ удалось обогнать англичанъ на 20 секундъ и заработать первый призъ. Этой же четверкѣ удалось взять въ 1872 году и призъ Морского Министерства, построенный въ мастерской для московской юбилейной гонки гигъ-четверку «Невку». Говоря о гребныхъ гонкахъ 1872 года нельзя не замѣтить, что съ этого времени состязаніе на почетный флагъ начинаетъ впервые устраиваться на дистанцію двѣ версты, взамѣнъ установленной раньше для этихъ состязаній дистанціи въ $1^1/_4$ версты. Конечно увеличеніе дистанціи незамедлило сказаться на скорости гонки, и въ этомъ году въ состязаніи на почетный флагъ пришедшій первымъ Родіоновъ 2 могъ пройти дистанцію лишь со средней скоростью 1 версты въ 7,11 минутъ тогда какъ ранѣе средняя скорость на этихъ гонкахъ бывала отъ 4,84 минутъ до 5,13 минутъ.

По случаю 200 лѣтняго юбилея со дня рожденія Петра I въ 1872 году въ Москвѣ была устроена Политехническая Выставка, въ которой Рѣчной

Яхтъ-Клубъ принялъ участіе, выставивъ на ней три гребныя шлюпки работы своей шлюпочной мастерской. За эти работы Экспертной Комиссіей Выставки и Совѣтомъ Императорскаго Общества Любителей Естествознанія при Московскомъ Университетѣ мастерской была присуждена на этотъ разъ высшая награда—большая золотая медаль.

Дарованными С.-Петербургскому рѣчному Яхтъ-Клубу въ новомъ его уставѣ льготами при посѣщеніи иностранныхъ государствъ первымъ воспользовался членъ Клуба А. А. Бенкендорфъ, совершившій въ этомъ году на своемъ новомъ выписанномъ изъ Англіи 25-тонномъ тендерѣ «Лола» заграничное плаваніе въ Швецію, въ Стокгольмъ, и тѣмъ познакомившій одно изъ нашихъ сосѣднихъ государствъ впервые съ флагомъ Рѣчного Яхтъ-Клуба. Плаваніе до Стокгольма г. Бенкендорфъ вначалѣ предполагалъ совершить прямо открытымъ моремъ, но застигнувшій у острова Гогланда яхту штормъ, заставилъ его измѣнить свое рѣшеніе и зайти въ Гельсингфорсъ. Такъ, какъ отъ Гельсингфорса до Стокгольма «Лолѣ» предстояло идти или шхерами, или моремъ, то г. Бенкендорофъ рѣшилъ воспользоваться отчасти тѣмъ и другимъ и путь до Гангеудда имъ былъ пройденъ шхерами, отсюда же до шведскаго города Сандхамна яхтой былъ сдѣланъ удачный 48-часовой переходъ открытымъ моремъ. Принявъ здѣсь на бортъ шведскаго лоцмана, «Лола» отъ Сандхамна вступала уже въ шведскія шхеры, продолжающіяся вплоть до Стокгольма. 22 августа «Лола» бросила якорь на Стокгольмскомъ рейдѣ. На другой день въ мѣстныхъ газетахъ появилось извѣстіе о приходѣ въ шведскую столицу русской яхты и послѣдняя не замедлила сдѣлаться предметомъ любопытства стокгольмскихъ жителей и шведскихъ морскихъ офицеровъ.

Тендеръ **„Лола“** А. А. Бенкендорфа.

Благодаря содѣйствію послѣднихъ и особенно адъютанта Шведскаго Наслѣднаго Принца Оскара г. Арменса владѣльцу яхты удалось подробно ознакомиться со Стокгольмомъ и его достопримѣчательностями. Между прочимъ г. Бенкендорфъ былъ приглашенъ на обѣдъ на шведскій фрегатъ «Vanadize», во время котораго въ честь русскаго яхтсмена былъ исполненъ русскій національный гимнъ. Въ свою очередь г. Бенкендорфъ принималъ у себя на яхтѣ шведскихъ офицеровъ съ этого фрегата. Пробывъ въ Стокгольмѣ 7 дней, «Лола» 28 августа отправилась въ обратный путь и на этотъ разъ весь путь до Петербурга (377 морскихъ миль), яхта сдѣлала открытымъ моремъ, причемъ опять ей, пройдя Гогландъ, пришлось выдержать сильный штормъ отъ NO. Послѣ продолжительной упорной борьбы въ теченіи полутора сутокъ «Лола» укрылась въ Біоркэ-Зундѣ, гдѣ и бросила якорь въ первый разъ послѣ шведскихъ водъ. Въ гавань Рѣчного Яхтъ-Клуба «Лола» пришла въ 12 часовъ дня 2 сентября, сдѣлавъ такимъ образомъ весь переходъ отъ Стокгольма до Петербурга въ 5 сутокъ, въ теченіи которыхъ 19 часовъ яхта простояла на якорѣ.

Въ 1872 году лѣтнее помѣщеніе Рѣчного Яхтъ-Клуба удостоилось посѣщенія очень многихъ почетныхъ гостей, изъ которыхъ особенно памятнымъ для Клуба осталось посѣщеніе Великаго Князя Константина Николаевича. 15 августа Его Императорское Высочество около 3 часовъ дня изволилъ прибыть на своей паровой яхтѣ «Голубка» въ сопровожденіи генералъ-адъютанта Попова и своихъ адъютантовъ князя Ухтомскаго и графа Литке, а также г. Сѣмечкина и еще двухъ англійскихъ капитановъ. Осмотрѣвъ во всѣхъ подробностяхъ находящіяся въ яхтъ-клубской гавани яхты, затѣмъ шлюпочный сарай, мастерскую и всѣ вообще клубскія помѣщенія, Его Высочество изволилъ отзавтракать въ Яхтъ-Клубѣ. Въ это посѣщеніе Великому Князю было угодно назначить Клубу временно изъ Морского Министерства четыре мѣдныя пушки «единороги» на станкахъ для салютовъ. Впослѣдствіи, по докладу г. Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, эти пушки были отданы Государемъ Императоромъ въ собственность Яхтъ-Клуба.

Почетный членъ СПБ. р. Я. К.
Генералъ-Адъютантъ **А. А. Поповъ.**

22 іюля вечеромъ Яхтъ-Клубъ посѣтилъ прибывшій въ Петербургъ изъ

Англіи на парусной яхтѣ «Ходесса» членъ Ирландскаго Королевскаго Яхтъ-Клуба Св. Георгія маіоръ Буэринъ съ супругою и двумя родственниками, затѣмъ 26 іюля помѣщеніе Яхтъ-Клуба вновь посѣтилъ членъ англійскаго Королевскаго Викторія—Альбертъ Яхтъ-Клуба и Вице-Командоръ Темзенскаго Яхтъ-Клуба Шэдуель, прибывшій, какъ и въ прошломъ году опять на своей яхтѣ «Талатта". Изъ Петербурга Г. Шэдуель ѣздилъ въ Москву на Политехническую Выставку и, возвратясь оттуда, снова передъ отъѣздомъ своимъ въ Англію былъ въ Яхтъ-Клубѣ. Наконецъ 14 августа во время семейнаго вечера Яхтъ-Клубъ принималъ у себя русскихъ и иностранныхъ гостей—членовъ Международнаго Статистическаго Конгресса съ ихъ семействами, всего болѣе 250 человѣкъ.

Вся обширная и разносторонняя дѣятельность Яхтъ-Клуба 1872 года, конечно не замедлила отразиться на количествѣ его членовъ, которое въ этомъ году явилось самымъ большимъ за первые 25 лѣтъ его существованія. Именно въ этомъ году число членовъ достигло очень значительной цифры 295, причемъ вновь поступившихъ въ этомъ году было 89 человѣкъ, не считая сверхъ того еще значительнаго числа лицъ, числящихся къ концу 1872 года кандидатами. Между прочимъ среди послѣднихъ были Э. Л. Биндеманъ и М. Г. Пфефферъ, сдѣлавшіеся вскорѣ извѣстными среди членовъ Яхтъ-Клуба, первый, какъ одинъ изъ серьезныхъ парусныхъ спортсменовъ и лучшихъ клубскихъ рулевыхъ, владѣлецъ въ теченіи нѣсколькихъ десятковъ лѣтъ цѣлой эскадры лучшихъ клубскихъ яхтъ, не разъ совершавшій на нѣкоторыхъ изъ нихъ плаванія изъ Англіи въ Петербургъ. О второмъ новомъ членѣ Яхтъ-Клуба М. Г. Пфефферѣ уже упоминалось ранѣе, какъ о лучшемъ клубскомъ гребцѣ. Какъ видно будетъ далѣе, въ теченіи многихъ лѣтъ г. Пфефферъ не зналъ себѣ соперниковъ на гребныхъ состязаніяхъ, выходя на нихъ постояннымъ побѣдителемъ. Одновременно съ этимъ для Пфеффера не оставался чуждымъ и парусный спортъ, гдѣ онъ также снискалъ себѣ скоро славу одного изъ лучшихъ рулевыхъ на небольшихъ судахъ. Однако первый выходъ его рулевымъ на парусной гонкѣ, въ этомъ году въ разрядѣ шлюпокъ до 18 футовъ длины, на шлюпкѣ „Буря", также какъ и при первомъ опытѣ Пфеффера на гонкѣ гребной, былъ неудаченъ, такъ какъ онъ не окончилъ этого состязанія.

1873.

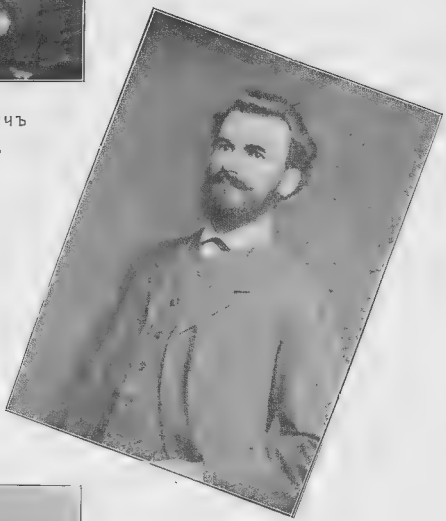
Замѣчательнѣйшимъ событіемъ для Рѣчного Яхтъ-Клуба является плаваніе въ 1873 году клубской эскадры на Транзундскій рейдъ для присутствованія 13 августа на Высочайшемъ смотрѣ военнаго флота. Яхтъ-Клубъ получилъ разрѣшеніе участвовать въ этомъ парадѣ благодаря содѣйствію Мор-

ского вѣдомства и конечно имъ приложены были всѣ усилія, чтобы флагъ Рѣчного Яхтъ-Клуба былъ представленъ на смотрѣ достойнымъ образомъ. Въ клубскую эскадру вошли слѣдующія яхты: тендера «Заря», командоръ Фелейзенъ, «Дагмаръ»—Семеновъ, «Отрада»— Стефаницъ I, «Волна»—Марковъ I, «Юлія»—Шестаковъ, «Лола»—Воробьевъ и шхуны «Николай»—Чесноковъ и «Хива»—Марковъ II. За болѣзнью Командора и Вице-командора, флагманомъ эскадры былъ назначенъ членъ Комитета и Начальникъ гавани Д. И. Маршаловъ, поднявшій свой флагъ на тендерѣ «Заря». Собравшись вечеромъ 10 августа на Восточномъ Кронштадтскомъ рейдѣ, флотилія клубскихъ яхтъ въ теченіи слѣдующаго дня перешла при слабомъ SW въ Біоркэ-Зундъ и остановилась у селенія Койвисто, для приведенія себя въ порядокъ послѣ длиннаго и утомительнаго перехода. На слѣдующій день, около 4 часовъ дня, эскадра въ строгомъ порядкѣ вошла на Большой Транзундскій рейдъ и послѣ установленнаго салюта военной эскадрѣ яхты заняли назначенныя по диспозиціи мѣста. По отдачѣ «Зарею» якоря, Д. И. Маршаловъ тотчасъ же отправился съ рапортомъ къ начальнику броненосной эскадры вице-адмиралу Бутакову и, доложивъ о благополучномъ прибытіи эскадры Яхтъ-Клуба, представилъ адмиралу списокъ прибывшихъ яхтъ.

Въ понедѣльникъ, 13 августа, рано утромъ показалась на рейдѣ яхта «Держава» подъ штандартомъ Государя Императора и подъ звуки произведеннаго всею эскадрою броненосныхъ судовъ салюта плавно стала на якорь. Въ 9 часовъ Государь Александръ II перешелъ на яхту «Александрія», на которой сталъ обходить находившіяся на рейдѣ суда. Въ это время на яхтахъ клубской эскадры команды были выстроены по борту во фронтъ и когда «Александрія» приблизилась къ эскадрѣ, съ нея раздалось могучее «у р а» яхтъ-клубистовъ. Каждая яхта была осчастливлена милостивѣйшимъ вниманіемъ Императора и на привѣтственные, восторженные возгласы, несшіеся съ судовъ при проходѣ «Александріи», Государь милостиво каждой яхтѣ отдавалъ честь. По окончаніи Высочайшаго смотра, флагманъ клубской эскадры Д. И. Маршаловъ, какъ и всѣ прочія военныя начальствующія лица, получилъ приглашеніе на яхту «Держава» къ обѣденному столу, гдѣ и былъ представленъ адмираломъ Бутаковымъ Его Величеству. Послѣ обѣда Государь вновь подозвалъ къ Себѣ Д. И. Маршалова и высказалъ пожеланіе посмотрѣть на катанье яхтъ подъ парусами. Дувшій въ этотъ день ровный вѣтеръ какъ нельзя болѣе способствовалъ маневрированіямъ яхтъ около «Державы» и далъ возможность членамъ Клуба показать лицомъ свое умѣнье управляться подъ парусами. Не смотря на то значительное время, которое заняли эти маневры клубскихъ яхтъ, Государь изволилъ все время внимательно за ними слѣдить. Къ сожалѣнію въ этихъ маневрахъ не могли принять участіе всѣ

Петръ Ѳедоровичъ
САМОХВАЛОВЪ.

Адольфъ Богдановичъ
ЗАЛИНЪ.



Николай Михайловичъ
СПАССКІЙ.

Александръ Діомидовичъ
РОДІОНОВЪ.

Члены С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба.

восемь яхтъ эскадры, такъ какъ послѣ Высочайшаго смотра эскадра по сигналу флагмана, была уже распущена и нѣкоторыя яхты поспѣшили уйти въ Выборгъ.

Это памятное событіе, какъ уже было упомянуто, произошло въ концѣ четырнадцатой навигаціи Рѣчного Яхтъ-Клуба, которая отличалась особеннымъ оживленіемъ въ спортивной своей части. Въ эту навигацію устроено было всего 16 парусныхъ и гребныхъ гонокъ. Изъ гонокъ парусныхъ выдѣлялась гонка 29 іюля, на которой въ разрядѣ яхтъ до 32 фут. длины приняли участіе 12 судовъ и въ числѣ ихъ датскій ботъ Гвардейскаго Экипажа—подарокъ Великаго Князя Алексѣя Александровича, оказавшійся однако въ этой гонкѣ послѣднимъ, первый же призъ, пожертвованный тѣмъ же Великимъ Княземъ, достался яхтѣ «Разбойнику» съ рулевымъ Н. А. Стефаницемъ. Интересна была также и послѣдняя—шестая гонка, устроенная по программѣ, выработанной яхтъ-клубскимъ гостемъ Вице-Командоромъ Англійскаго Темзенскаго Яхтъ-Клуба Шэдуелемъ, вновь, какъ уже извѣстно, въ это лѣто третій годъ подрядъ посѣтившимъ Клубъ, на призы, имъ же пожертвованные—пять большихъ кружекъ, съ вырѣзанными на каждой англійской надписью. Особенностью этой гонки было то, что на всѣхъ участвующихъ яхтахъ (до 18 тоннъ) допускалась команда исключительно изъ членовъ Клуба или любителей. Въ этой интересной гонкѣ первый призъ достался яхтѣ «Отрада», опять съ рулевымъ Н. А. Стефаницемъ.

На гонкахъ 1873 года Гоночной Комиссіей впервые были произведены опыты примѣненія между состязующимися судами учета по времени.

Еще гонки, устраиваемыя въ первые годы существованія Клуба, ясно показали необходимость уравненія шансовъ участвующихъ въ нихъ судовъ, но Комитетъ и Гоночная Комиссія тогда разсчитывали достигнуть этого однимъ лишь дѣленіемъ гоняющихся яхтъ на разряды, по длинѣ ихъ или по количеству тоннъ водоизмѣщенія.

Однако всѣ, предпринимаемые въ этомъ направленіи опыты давали малоуспѣшные результаты и обыкновенно болѣе быстроходные яхта или ботикъ въ своемъ разрядѣ постоянно забирали на всѣхъ гонкахъ первые призы и только какой-нибудь слѣпой случай могъ лишить такое судно приза. И вотъ, Комитетъ, убѣдившись окончательно въ невозможности придти къ желаемымъ результатамъ, съ 1869 года прекратилъ всѣ попытки уравнять шансы гоняющихся судовъ дѣленіемъ ихъ на разряды по одной ихъ длинѣ, и такимъ образомъ установленные въ томъ году разряды: I—до 18 ф. длины, II—отъ 18 до 24 ф. и III—отъ 24 до 27 ф., оставались безъ измѣненія въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ. Разъ только, какъ было уже раньше отмѣчено, въ 1870 году на большой парусной гонкѣ того года была предпринята попытка

сравнять шансы между участвовавшими въ гонкѣ яхтъ по времени. Но тогда учетъ, даваемый яхтою «Юліей» ея конкуррентамъ, былъ опредѣленъ совершенно примѣрно и конечно не могъ дать удовлетворительныхъ результатовъ.

Только въ 1872 году членомъ Комитета Д. И. Маршаловымъ было сдѣлано предложеніе установить для парусныхъ гонокъ между состязующимися яхтами учетъ по времени сообразно съ ихъ водоизмѣщеніемъ, принявъ для этого въ руководство таблицы такового учета, установленныя на гонкахъ Англійскаго Королевскаго Альфредъ Яхтъ-Клуба. Предложеніе Маршалова Комитетъ передалъ на разсмотрѣніе Гоночной Комиссіи, которая нашла его весьма полезнымъ, но признала желательнымъ, предварительно окончательнаго рѣшенія этого вопроса, провѣрить учетъ на яхтъ-клубскихъ гонкахъ.

Не смотря на то, что въ этомъ году не нашлось желающихъ принять участіе въ самой серьезной гребной гонкѣ на званіе «перваго гребца Яхтъ-Клуба», интересъ къ гребнымъ состязаніямъ 1873 года нисколько не уменьшился и они прошли съ огромнымъ успѣхомъ.

Въ состязаніи 25 іюля на призъ Морского Министерства (шхуна «Хива») приняли участіе пять четверокъ, изъ которыхъ три были Рѣчного Яхтъ-Клуба, одна Англійскаго Общества «Стрѣла» и одна любительская. Изъ трехъ яхтъ-клубскихъ командъ лучшими считались команды гиговъ «Нева» и «Голубушка», перваго — гребцы Штаммеръ, Тарасовъ, Кернеръ и Колкуновъ съ

Гребная гонка СПБ. рѣчного Яхтъ-Клуба въ 1873 году. (Изъ «Живописной Россіи» изд. 1881 г.).

рулевымъ Н. Стефаницемъ, и второго—гребцы Марковъ А., Пфефферъ, Дейдейнцъ и Родіоновъ П. съ рулевымъ Марковымъ И. Этой послѣдней командѣ и достался призъ Морского Министерства, причемъ дистанція вокругъ Елагина острова была ею сдѣлана въ 25 мин. 39 сек., второй же была четверка «Нева», отставшая отъ побѣдительницы на 24 секунды.

Затѣмъ на большой гребной гонкѣ 15 іюля съ огромнымъ интересомъ прошли разряды двоекъ и четверокъ, въ которыхъ принимали участіе суда Англійскаго Общества «Стрѣла». Однако и на этотъ разъ выступленіе англичанъ было неудачно; въ разрядѣ двоекъ ихъ гигъ «Prairie flower» былъ побитъ яхтъ-клубскими двойками «Нереидой» и «Никсой», а въ разрядѣ четверокъ англійская четверка «Belle» уступила первое мѣсто четверкѣ «Нева» съ яхтъ-клубской командой. Во время этой гонки Яхтъ-Клубъ имѣлъ удовольствіе принимать у себя Кашгарскаго посланца Туранъ-Хаджи Умура съ его свитой, который оставался въ Клубѣ во все время гонки, слѣдя за ней съ большимъ вниманіемъ.

Интересно также разыгралась устроенная сверхъ программы въ понедѣльникъ, 16 іюля, гонка для разрядовъ двоекъ, лыжъ и яхтенныхъ тузиковъ на призы, пожертвованные С.-Петербургскимъ Уѣзднымъ Предводителемъ дворянства М. А. Безобразовымъ.

Переходя къ внутренней жизни Яхтъ-Клуба 1873 года, прежде всего приходится остановиться на событіи, которое не только въ жизни Клуба, но и вообще въ жизни всѣхъ русскихъ яхтсменовъ не можетъ остаться не отмѣченнымъ. Въ этомъ году подъ руководствомъ Вице-Командора Клуба А. И. Лера началъ издаваться «Памятный листокъ С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба», являвшійся первымъ русскимъ періодическимъ изданіемъ, посвященнымъ водному спорту. Листокъ этотъ вначалѣ выходилъ выпусками, одинъ разъ въ два мѣсяца, начиная съ открытія яхтъ-клубской навигаціи, и заключалъ въ себѣ, помимо подробныхъ свѣдѣній о текущей яхтъ-клубской жизни, еще и нѣкоторыя статьи и извѣстія, касающіяся морского дѣла, словарь морскихъ выраженій и пр.

Несмотря на трудности, съ которыми сопряжено было это новое клубское предпріятіе, листокъ этотъ быстро привился не только среди членовъ Клуба, но и нашелъ себѣ подписчиковъ даже и среди посторонней публики. Въ этомъ успѣхѣ листка его редакторъ ясно видѣлъ назрѣвшую потребность въ журналѣ такого рода и потому онъ не замедлилъ со слѣдующаго же года расширить содержаніе листка, преобразовавъ его въ настоящій еженедѣльный журналъ, подъ названіемъ «Яхта».

Изданіе этого яхтъ-клубскаго журнала было однимъ изъ многихъ дѣлъ, народившихся всецѣло благодаря энергіи Вице-Командора Клуба А. И. Лера,

въ данномъ случаѣ не побоявшагося принять, какъ уже было сказано, на себя тяжелый трудъ редакторства, а также и всѣ связанные съ изданіемъ «Яхты» расходы.

Этой неутомимой энергіи своего Вице-Командора, его работѣ на пользу и процвѣтаніе Яхтъ-Клуба и искренней къ нему любви члены Клуба не могли не отдавать должнаго уваженія, которое выразилось въ единогласномъ избраніи А. И. Лера, на Общемъ Собраніи 13 марта 1873 года, въ число почетныхъ членовъ Клуба, черезъ шесть лѣтъ послѣ вступленія его въ число членовъ Клуба.

Въ этомъ же году почетнымъ членомъ былъ избранъ князь К. Э. Бѣлосельскій-Бѣлозерскій, владѣлецъ Крестовскаго острова, на которомъ нашелъ себѣ прочное пристанище Рѣчной Яхтъ-Клубъ

Почетный членъ СПБ. р. Я. К. Князь **К. Э. Бѣлосельскій-Бѣлозерскій.**

Не говоря уже о тѣхъ матеріальныхъ услугахъ, которыя при всякомъ удобномъ случаѣ оказывались Клубу княземъ Константиномъ Эсперовичемъ, послѣдній въ первые года жизни Клуба принималъ въ немъ и активное участіе, выписывая не разъ изъ за-границы какъ гоночные гиги, такъ и другія гребныя суда.

Послѣ изданія яхтъ-клубскаго листка событіемъ въ этомъ году явилось еще открытіе въ саду Клуба колонны въ память 200-лѣтняго юбилея дня рожденія Петра I, о чемъ уже упоминалось раньше. Колонна эта была сооружена по иниціативѣ В. Ю. Познанскаго, благодаря стараніямъ членовъ Клуба А. А. Соколова, Л. Л. Леонидова, П. А. Брылкина, Ф. Я. Трусова и Ф. И. Сперанскаго и должна была служить пьедесталомъ для бюста Петра I, пожертвованнаго Клубу въ 1872 году А. А. Соколовымъ. Вокругъ колонны братьями Никитиными была сооружена рѣшетка изъ цѣпей и якорей. Торжество открытія колонны состоялось 30 мая. Послѣ молебна съ водосвятіемъ, при салютѣ клубскихъ пушекъ и подъ звуки оркестра, игравшаго «Боже Царя Храни», было сорвано съ колонны покрывало и по клубскому обычаю состоялся парадный обѣдъ, а затѣмъ катаніе на шлюпкахъ по Невѣ.

Въ этомъ году шлюпочная мастерская снова приняла участіе на этотъ разъ уже на Всемірной Выставкѣ въ Вѣнѣ. Отправленныя на эту выставку гребныя суда—прогулочная шлюпка 22 футовъ длины и лыжи—были удостоены

«медали изящнаго вкуса», которая была такимъ образомъ уже третьей наградой, полученной мастерской за короткое время ея существованія, и ярко свидѣтельствовала объ успѣхахъ этого клубскаго предпріятія. Работы мастерской теперь были уже извѣстны по всей Россіи и въ заказахъ у ней не было недостатка. Между прочимъ однимъ изъ солидныхъ и постоянныхъ заказчиковъ мастерской являлось Общество поданія помощи при кораблекрушеніяхъ, заказовъ отъ котораго за время существованія мастерской было принято уже на нѣсколько тысячъ рублей. Въ этомъ же году отъ этого Общества былъ принятъ крупный заказъ двухъ ботовъ-крейсеровъ, каждый по 20 тоннъ и длиною по 40 футовъ, для крейсерованія у опасныхъ банокъ Вульчуръ и Некмангрундъ въ Финскомъ и Рижскомъ заливахъ; цѣна каждаго бота была назначена 5000 рублей и оба бота по условію должны были быть готовы къ слѣдующей навигаціи.

1874.

Начавшійся издаваться въ минувшемъ году «Памятный листокъ С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба» съ начала 1874 года былъ преобразованъ въ постоянный еженедѣльный журналъ подъ названіемъ «Яхта», подъ редакторствомъ Вице-Командора А. И. Лера. Журналъ «Яхта» являлся первымъ русскимъ періодическимъ журналомъ для любителей морского дѣла съ очень серьезно разработанной программой. Послѣдняя обнимала все, относящееся до морского дѣла, и состояла изъ слѣдующихъ шести отдѣловъ: вооруженіе и судостроеніе судовъ, управленіе судами и плаванья, случаи изъ морской жизни и морскія путешествія, хроника С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба, помощь погибающимъ на водахъ и фельетоны изъ морской жизни, анекдоты, морскія пѣсни и прочее. Назначенная сравнительно низкая подписная цѣна на журналъ (2 руб. въ годъ), богатство матеріала, даваемаго подписчикамъ въ каждомъ нумерѣ журнала, и энергія его редактора, не щадящаго своихъ силъ для успѣха этого изданія, сдѣлали то, что первый русскій журналъ по водному спорту быстро занялъ видное мѣсто среди морскихъ литературныхъ органовъ и съ честью держалъ свой флагъ въ теченіи всего времени своего существованія. Уже въ первый годъ изданія «Яхта», несмотря на свой спеціальный характеръ, насчитывала среди своихъ подписчиковъ, кромѣ Высочайшихъ Особъ, почтившихъ это изданіе своимъ благосклоннымъ вниманіемъ, до 300 лицъ, изъ которыхъ почти половина находилась внѣ столицы, а нѣсколько лицъ подписались даже изъ самыхъ отдаленныхъ концовъ Россіи.

Однако изданіе въ то время такого спеціальнаго журнала сопряжено было съ огромными трудностями и значительными расходами, на покрытіе которыхъ

одною подписною платою нельзя было еще разсчитывать. Для издателей «Яхты»— Лера, Познанскаго, Березина и Илляшевича было ясно, что въ Россіи не могъ еще въ то время держаться, безъ солидной посторонней субсидіи, морской журналъ, хорошо редактируемый, но на такую помощь со стороны нельзя было надѣяться и издателямъ приходилось ежегодно приплачивать на изданіе изъ своихъ собственныхъ средствъ значительныя суммы. Въ результатѣ конечно пришлось изданіе журнала прекратить послѣ пятилѣтняго его существованія, несмотря на увеличивавшееся къ нему съ каждымъ годомъ сочувствіе всего общества.

Вслѣдъ за изданіемъ журнала „Яхты“ въ этомъ же году Рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ при содѣйствіи Морского Министерства была отпечатана и издана «Сигнальная книжка С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба», составленная членомъ Комитета Д. И. Маршаловымъ.

До этого времени у Яхтъ-Клуба существовала сигнальная система, принятая еще въ 1861 году. Не говоря уже о томъ, что для переговоровъ по этой системѣ необходимо было имѣть на суднѣ десять особыхъ флаговъ, прежняя система давала возможность пользоваться для переговоровъ всего лишь 90 фразами и поэтому являлась не совсѣмъ практичной и удобной. При составленіи новой сигнальной книжки Д. И. Маршаловъ воспользовался системой сигнализаціи, принятой Королевскимъ Шведскимъ Яхтъ-Клубомъ, переговоры по которой требовали всего лишь два четыреугольныхъ сигнальныхъ флага. Добавивъ еще къ этимъ флагамъ одинъ треугольный флагъ изъ сигнальной системы Марріета, Маршаловъ получилъ возможность комбинированіемъ этихъ трехъ флаговъ передавать 718 сигналовъ, которыхъ конечно было слишкомъ достаточно для сигнальной книжки Рѣчного Яхтъ-Клуба. Однако прежде чѣмъ окончательно принять сигнальную систему Маршалова, Комитетъ представилъ ее на заключеніе спеціалистовъ по этому дѣлу— своего почетнаго члена вице-адмирала Бутакова и члена Сигнальной Комиссіи Морского Министерства Подполковника Елкина. Оба эти лица нашли систему Маршалова вполнѣ отвѣчающей своему назначенію и тогда новая «Сигнальная книжка» была издана.

Отпечатаніемъ «Сигнальной книжки» не ограничилась однако издательская дѣятельность Яхтъ-Клуба 1874 года, такъ какъ въ этомъ же году было издано еще на средства Клуба руководство къ вооруженію, плаванію и гонкѣ яхтъ, подъ названіемъ «Морякъ любитель», Вендердекена, переведеннаго съ англійскаго Секретаремъ Яхтъ-Клуба В. В. Вахтинымъ. «Морякъ-Любитель» былъ первымъ изданіемъ на русскомъ языкѣ такого рода и долгое время служилъ для всѣхъ яхтъ-клубистовъ парусниковъ настольной книгой и единственнымъ руководствомъ въ яхтенномъ дѣлѣ. Успѣху

этого изданія много способствовало увлекательное изложеніе книги и отличный переводъ, сдѣланный Вахтинымъ.

Изданы были Клубомъ также еще въ 1874 году «Правила для гонокъ» вновь принятыя съ этого года взамѣнъ установленныхъ три года тому назадъ, и утвержденныя Техническимъ Отдѣленіемъ Комитета 26 марта 1874 года. Большинство параграфовъ гоночныхъ правилъ 1870 года въ новыхъ правилахъ осталось безъ измѣненія. Измѣненіе коснулось во первыхъ назначенія призовъ на гонкахъ въ зависимости отъ числа участвующихъ судовъ. Въ правилахъ 1870 года назначеніе перваго приза обусловливалось участіемъ въ разрядѣ не менѣе двухъ судовъ и второго приза—не менѣе четырехъ судовъ; въ новыхъ же правилахъ опредѣленіе числа судовъ, необходимаго для назначенія второго приза предоставлялось въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ Гоночной Комиссіи и обозначалось въ частныхъ программахъ гонокъ. Во-вторыхъ въ новыя правила были введены условія для участія на клубскихъ гонкахъ постороннихъ любителей—именно рекомендація двухъ членовъ Клуба и баллотировка Гоночной Комиссіи; въ третьихъ установлены были правила состязанія на почетный флагъ, а также введено взиманіе при записи на гонки для всѣхъ разрядовъ залога, въ размѣрѣ пяти рублей, возвращаемаго, если судно приняло участія въ гонкѣ. Наконецъ новыми правилами военные морскіе офицеры, а также суда военаго флота, таможеннаго вѣдомства и рѣчной полиціи по отношенію къ гонкамъ Яхтъ-Клуба приравнивались въ правахъ къ членамъ и судамъ Клуба.

Всѣ эти перечисленныя здѣсь работы явились результатомъ зимней дѣятельности Клуба 1873—1874 гг.

Открывшаяся же съ поднятіемъ флага 12 мая лѣтняя дѣятельность 1874 года и пятнадцатая навигація Яхтъ-Клуба явилась самой выдающейся въ его жизни за первые 25 лѣтъ.

Кажется ни одинъ изъ годовъ не отличался такимъ частымъ посѣщеніемъ Клуба Особами Императорской Фамиліи, какъ наступившій 1874 годъ, въ теченіе котораго члены Клуба имѣли счастіе четыре раза принимать у себя Высокихъ Гостей.

Сейчасъ же вслѣдъ за подъемомъ флага, 15 мая, Клубъ былъ осчастливленъ, посѣщеніемъ своего Августѣйшаго Покровителя, прибывшаго въ Клубъ на паровой яхтѣ «Голубка» вмѣстѣ со своими сыновьями Великими Князьми Константиномъ, Дмитріемъ и Вячеславомъ Константиновичами. Осмотрѣвъ помѣщеніе Яхтъ-Клуба, шлюпочные сараи, мастерскія, гавань, Августѣйшіе Гости изволили посѣтить яхту «Заря», на которой были встрѣчены ея владѣльцемъ г. Филейзеномъ, а затѣмъ смотрѣть на упражненія члена Клуба Барышева въ греблѣ на одиночкѣ и малолѣтняго сына члена

Клуба Хенлея на байдаркѣ. Затѣмъ Вице-Командоръ А. И. Леръ, Начальникъ Гавани Маршаловъ и всѣ бывшіе въ Клубѣ члены были приглашены Его Высочествомъ на яхту «Голубка» къ чаю. На состоявшемся вечеромъ въ этотъ день Общемъ Собраніи Его Императорское Высочество Великій Князь Константинъ Константиновичъ былъ избранъ въ почетные члены Клуба.

Другимъ отраднымъ днемъ, навсегда сохранившимся въ памяти членовъ Клуба, явилось воскресенье 11 іюня. Въ этотъ день въ присутствіи Ихъ Императорскихъ Высочествъ Наслѣдника Цесаревича Александра Александровича и Его Августѣйшей Супруги Маріи Феодоровны, а также Августѣйшаго Покровителя Общества Великаго Князя Генералъ-Адмирала и нѣкоторыхъ другихъ Августѣйшихъ Особъ состоялся спускъ на воду построенныхъ въ мастерской Яхтъ-Клуба, по заказу Общества поданія помощи при караблекрушеніяхъ, двухъ ботовъ крейсеровъ, окрещенныхъ «Цесаревичемъ Александромъ» и «Цесаревной Маріей».

Получивъ отъ Предсѣдателя Главнаго Управленія Общества Генералъ-Адъютанта Посьета извѣстіе, что спускъ этихъ ботовъ будетъ осчастливленъ присутствіемъ Высочайшихъ Особъ, Яхтъ-Клубъ постарался достойнымъ образомъ встрѣтить Высокихъ Гостей, украсивъ свое скромное помѣщеніе по мѣрѣ своихъ средствъ и обставивъ церемонію спуска какъ можно торжественнѣе. Для Августѣйшихъ Особъ—подлѣ мѣста спуска была устроена особая палатка, украшенная различными предметами спасанія на водахъ, въ которой находились чертежи и описанія ботовъ крейсеровъ.

Около двухъ часовъ начался съѣздъ начальствующихъ лицъ и членовъ Правленія Общества поданія помощи при кораблекрушеніяхъ, а затѣмъ изволилъ прибыть Августѣйшій Покровитель Яхтъ-Клуба. Встрѣченный Вице-Командоромъ Клуба А. И. Леромъ, Великій Князь по принятіи рапорта, изволилъ подробно осмотрѣть приготовленные къ спуску боты-крейсеры. Около 3 часовъ съ моря прибыли изъ Петергофа на паровой яхтѣ «Славянка» и другіе Высочайшіе Гости. Послѣ молебна по приказанію Государя Наслѣдника Цесаревича начался спускъ ботовъ, которые плавно подъ звуки Петровскаго марша и всеобщаго «ура» по очереди сошли на воду. Послѣ спуска ботовъ Высокіе Гости изволили принять предложенный Клубомъ чай, сервированный въ командорской комнатѣ, сплошь убранной цвѣтами. Затѣмъ, выразивъ свою благодарность Вице-Командору и членамъ Клуба, Ихъ Высочества перешли на катеръ «Дагмаръ» и подъ звуки громкаго «ура» членовъ Клуба направились къ Сѣверному маяку, гдѣ стояла яхта «Славянка».

Наконецъ 12 августа 1874 года Яхтъ-Клубъ снова былъ осчастливленъ посѣщеніемъ Ихъ Императорскими Высочествами Великими Князьями

Константиномъ, Дмитріемъ и Вячеславомъ Константиновичами, прибывшими въ Клубъ для осмотра строившихся для нихъ въ мастерской байдарку «Митя» и тузикъ «Слава», и затѣмъ, 22 сентября, уже послѣ спуска флага Клубъ былъ снова удостоенъ посѣщеніемъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Петра Николаевича, пожелавшаго лично выразить благодарность за поднесеніе Его Высочеству построенной въ мастерской небольшой гребной шлюпки въ память перваго посѣщенія Яхтъ-Клуба Великаго Князя 11 іюня. 28 сентября шлюпка эта, названная «Буекъ», была спущена на воду въ присутствіи Августѣйшихъ ея владѣльцевъ Великихъ Князей Дмитрія и Вячеслава Константиновичей. Послѣ спуска шлюпки Великіе Князья изволили кататься на Средней Невкѣ на прогулочныхъ шлюпкахъ, управляя сами рулемъ и веслами.

Спущенные 11 іюня на воду боты-крейсеры «Цесаревичъ Александръ» и «Цесаревна Марія» должны были по окончаніи своего вооруженія во второй половинѣ іюля этого года отправиться къ мѣсту своей опасной службы: первый къ банкѣ Некмангрундъ близь острова Даго, а второй у банки Вульчуръ у острова Эзеля. И вотъ у нѣкоторыхъ членовъ Клуба возникла мысль проводить эскадрою боты-крейсеры до финляндскихъ шхеръ. Принять участіе въ этомъ эскадренномъ плаваніи выразили желаніе 8 яхтъ: «Заря», «Темза», «Дагмаръ», «Рѣзвушка», «Зюйдъ-Вестъ», «Отрада», «Тюлень» и «Волна». Флагманомъ эскадры былъ назначенъ Вице-Командоръ А. И. Леръ, а его помощникомъ Д. И. Маршаловъ, которые и избрали флагманскимъ судномъ яхту «Заря».

Такъ какъ это интересное эскадренное плаваніе, вслѣдствіе розыгравшагося во время его сильнаго SW-го шторма, совершено было далеко не при обычныхъ условіяхъ обыкновенныхъ эскадренныхъ плаваній, то здѣсь не лишнимъ будетъ помѣстить краткое его описаніе.

Наканунѣ 21 іюля, назначеннаго для отплытія ботовъ-крейсеровъ изъ Кронштадта, куда они еще раньше успѣли перебраться изъ Яхтъ-Клуба, въ 5 часовъ дня, всѣ яхты клубской эскадры вытянулись на рейдѣ предъ Яхтъ-Клубомъ. Въ это время задувалъ слабый вѣтеръ и барометръ показывалъ 29,68. По прибытіи на «Зарю» флагмана эскадры Вице-Командора Клуба и послѣ салюта Клубомъ вице-командорскому флагу девятью выстрѣлами, яхты около 7 часовъ вечера, по сигналу съ «Зари», начали медленно сниматься съ якоря и вступать подъ паруса. Только въ двѣнадцатомъ часу ночи эскадрѣ удалось въ полной темнотѣ добраться до Восточнаго Кронштадтскаго рейда и бросить якорь рядомъ съ стоявшими тамъ ботами-крейсерами.

За ночь барометръ упалъ до 29,50 и продолжалъ падать дальше Надо было ожидать ненастной погоды или свѣжаго вѣтра, и дѣйствительно къ раз-

С.-Петербургскій рѣчной Яхтъ-Клубъ въ 1874 году.
По современнымъ иллюстраціямъ.

свѣту уже задулъ свѣженькій W. Но пошелъ мелкій дождь и флагманъ, разсчитывая, что все разразится лишь сырой ненастной погодой безъ сильнаго вѣтра. въ три часа утра далъ сигналъ сниматься съ якоря, однако на случай свѣжей погоды было передано сигналомъ «идти по способности, рандеву Койвисто». По сигналу вся эскадра вмѣстѣ съ ботами-крейсерами дружно вступила подъ паруса, имѣя послѣдней флагманскую яхту «Зарю». Но барометръ продолжалъ падать и когда эскадра находилась уже за Лондонскимъ маякомъ, W-ый вѣтеръ, перейдя на SW, началъ замѣтно крѣпчать и море покрылось сплошною массою бѣлыхъ зайчиковъ. Въ это время бота, поставивъ при засвѣжѣвшемъ вѣтрѣ топселя, быстро стали уходить отъ эскадры и здѣсь-то ярко выказалось ихъ преимущество передъ легкими яхтами съ ихъ большими парусами.

Когда яхты подходили къ мысу Стирсуддену, вѣтеръ еще усилился, стали налетать безпрерывные шквалы отъ SW и суда эскадры съ трудомъ выдерживали огромное волненіе, развившееся между Стирсудденомъ и Біоркэ до чудовищныхъ размѣровъ—здѣсь море уже не было покрыто сплошными прыгавшими зайчиками, а представляло изъ себя грозную массу подымавшихся бѣлыхъ великановъ, готовыхъ поглотить утлыя яхты яхтъ-клубской эскадры. Однако, большинству яхтъ, снявшихся изъ Кронштадта первыми, удалось проскочить въ Біоркэ раньше, чѣмъ погода окончательно розыгралась и достигла степени шторма. Пришедшія первыми въ Койвисто яхты «Зюйдъ-Вестъ», «Волна», «Дагмаръ» и «Темза» нашли здѣсь бота-крейсера укрывшіеся также въ Біоркэ отъ непогоды.

Всю грозную прелесть бури пришлось вынести и испытать шедшимъ послѣдними яхтамъ «Заря» и «Рѣзвушка». На первой былъ убранъ стаксель, взяты всѣ рифы и гротъ на оттяжку, однако, не смотря на это, шквалами яхту кренило до нельзя и она не разъ черпала всѣмъ бортомъ. Съ трудомъ «Зарѣ» удалось подняться до банки Верко-Мотала и только здѣсь, подъ защитой острова Біоркэ, она уже могла добраться до острова и бросить якорь рядомъ съ двумя другими стоящими здѣсь судами эскадры «Отрадой» и «Тюленемъ». Остальныя яхты выбрали стоянкой Койвисто, гдѣ однако при дувшемъ штормѣ, стоянка была невозможная и яхта «Волна» за это поплатилась, такъ какъ была сорвана съ двухъ якорей и выброшена на берегъ. Изъ всей эскадры не доставало только яхты «Рѣзвушка». Послѣдній разъ эту яхту видѣли съ «Зари» въ 9 часовъ 47 минутъ за мысомъ Стирсудденомъ подъ вѣтромъ съ глухо зарифленными парусами, затѣмъ еще разъ показалась «Рѣзвушка» уже со спущенными парусами. Все это очень обезпокоило эскадру и ея флагмана. Какъ потомъ выяснилось, «Рѣзвушка» вынуждена была, изъ за болѣзни одного изъ пассажировъ, вернуться обратно и, не рис-

куя сдѣлать поворотъ оверштагъ, спустила паруса и подъ кливерами вернулась благополучно въ Яхтъ-Клубъ.

Это трудное эскадренное плаваніе явилось хорошимъ экзаменомъ для яхтъ-клубистовъ, принимавшихъ въ немъ участіе, во время котораго они однако доказали на дѣлѣ глубокій опытъ, умѣнье и находчивость въ своемъ любимомъ парусномъ дѣлѣ.

Въ жизни Яхтъ-Клуба къ событіямъ огромной важности должно быть отнесено положенное въ 1874 году начало мореходнымъ классамъ Клуба. Уже въ теченіи нѣсколькихъ предыдущихъ лѣтъ не разъ раздавалось среди членовъ Клуба пожеланіе объ учрежденіи своей навигаціонной школы и въ 1874 году этой прекрасной мысли суждено было наконецъ осуществиться. Въ виду крайне ограниченнаго числа навигаціонныхъ и мореходныхъ школъ въ Россіи и отсутствія этихъ школъ въ предѣлахъ Петербургской губерніи, прилегающей къ Финскому заливу и Ладожскому и Чудскому озерамъ, для членовъ Клуба была ясна вся необходимость учрежденія на берегахъ Невы мореходной школы. Въ этомъ году, въ день подъема флага Клуба, во время обѣда по предложенію двухъ членовъ Клуба А. А. Соколова и Н. Ф. Сазонова было собрано свыше 200 рублей на учрежденіе мореходной клубской школы и тѣмъ положено начало этому благому дѣлу. Мысль объ учрежденіи Клубомъ мореходной школы встрѣтила особенно полное сочувствіе со стороны Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Алексѣя Александровича, постоянно принимавшаго участіе въ жизни Клуба, пожелавшаго отпускать ежегодно изъ своихъ собственныхъ средствъ на школу по 200 рублей.

Членъ СПБ. р. Я. К. **П. П. Вальрондъ.**

10 іюня Общимъ Собраніемъ было окончательно принято постановленіе объ учрежденіи мореходной школы при Яхтъ-Клубѣ и тогда же была избрана Комиссія изъ членовъ Клуба Вальронда, Казина, Маршалова, Подгурскаго, Соколова, Шестакова и членовъ-сотрудниковъ Андреева, Боярскаго, Коргуева и Сѣмечкина, подъ предсѣдательствомъ Командора Клуба В. Ю. Познанскаго, для составленія проекта положенія о новой школѣ. Комиссія свои занятія поторопилась закончить къ концу того же года и въ ноябрѣ мѣсяцѣ проектъ «Положенія о мореходной школѣ С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба»

былъ утвержденъ Общимъ Собраніемъ Клуба и представленъ въ Морское Министерство.

Главною сущностью «Положенія» было слѣдующее: Мореходные Классы учреждались для образованія штурмановъ, шкиперовъ каботажнаго и дальняго плаванія, а также карабельныхъ и шлюпочныхъ мастеровъ. Клубъ принималъ на себя оборудованіе и содержаніе классовъ, а также заботы о размѣщеніи учениковъ классовъ на суда для практическихъ занятій и пріисканія мѣстъ окончившимъ классы ученикамъ.

Однако утвержденіе «Положенія о Мореходныхъ Класссахъ Яхтъ-Клуба» затянулось болѣе, чѣмъ можно было думать. Морскому Министерству пришлось его передать, по принадлежности, въ Министерство Финансовъ, послѣднее не очень торопилось и лишь въ апрѣлѣ 1876 года послѣдовало утвержденіе Классовъ, при чемъ тогда же была назначена на содержаніе ихъ ежегодная отъ правительства субсидія, въ размѣрѣ 2000 рублей. Этимъ учрежденіемъ Мореходныхъ Классовъ Клубъ еще ярче и какъ нельзя болѣе подчеркнулъ свое серьезное и постоянное стремленіе къ правильному и разумному расширенію своей дѣятельности и осуществленію намѣченной уставомъ Клуба задачи—служить всѣми средствами развитію родного мореходства.

При описаніи жизни Клуба 1874 года нельзя не упомянуть еще о двухъ оригинальныхъ и довольно смѣлыхъ плаваніяхъ на обыкновенныхъ байдаркахъ, совершенныхъ въ этомъ году членами г.г. Несвицкимъ и Полисадовымъ 14 іюля въ Стрѣльну и 24 іюля г.г. Марковымъ II и Александровымъ въ Кронштадтъ. Первые, работая веслами въ теченіи 7 часовъ и борясь съ вѣтромъ, волнами и противнымъ теченіемъ, сдѣлали въ оба пути около 34 верстъ, вторые же приблизительно въ то же время дошли до Кронштадта, то есть также прошли около 30 верстъ, и лишь вслѣдствіе сильнаго противнаго вѣтра не рѣшились вступить въ обратный путь. Оставляя въ сторонѣ рискованность этихъ плаваній, совершенныхъ впервые за всѣ пятнадцать лѣтъ существованія Яхтъ-Клуба, приходится отдать справедливость отвагѣ, силѣ, ловкости и выносливости этихъ моряковъ-любителей.

Членъ СПБ. р. Я. К.
К. К. Несвицкій.

Какъ уже извѣстно, новыя гоночныя правила были утверждены и отпечатаны еще до открытія навигаціи и потому при устройствѣ гонокъ въ этомъ

году Гоночная Комиссія уже могла ими руководствоваться. Хотя этими правилами учетъ времени на парусныхъ гонкахъ еще не былъ установленъ, но для того, чтобы дать возможность Гоночной Комиссіи продолжать опыты по этой части и въ теченіи этого сезона, всѣ яхты съ 1874 года были раздѣлены на разряды еще по водоизмѣщенію.

Изъ устроенныхъ въ 1874 году парусныхъ гонокъ обращаетъ на себя вниманіе гонка, состоявшаяся 4 августа на Елагинскомъ фарватерѣ для ботиковъ съ выдвижными килями до 24 футовъ длины съ командами исключительно изъ членовъ Клуба и любителей, гдѣ изъ семи судовъ, принявшихъ участіе въ этой интересной гонкѣ, первый призъ получилъ ботикъ «Омега» съ рулевымъ П. Ф. Самохваловымъ. Между прочимъ на этой же гонкѣ на ботикѣ «Брабантъ», пришедшимъ четвертымъ, впервые выступилъ рулевымъ О. О. Ульманъ, тогда только еще начинающій молодой любитель, но съ 1876 года уже ставшій въ ряды активныхъ членовъ Клуба и до сего времени остающійся въ немъ однимъ изъ самыхъ серьезныхъ парусныхъ спортсменовъ. Остальныя парусныя гонки прошли по обыкновенію съ обычнымъ огромнымъ интересомъ и привлекли кассу участниковъ.

Интересна была еще гонка въ Невской губѣ 28 іюля, въ одномъ изъ разрядовъ которой участвовала «Моряна» Маршалова подъ настоящими китайскими парусами съ бамбуковымъ рангоутомъ, вывезенными членомъ Клуба капитаномъ 1-го ранга П. Н. Назимовымъ изъ кругосвѣтнаго плаванія и принесенными имъ въ этомъ году въ даръ Клубу. Не смотря на то, что «Моряна» шла впервые подъ такимъ вооруженіемъ, она пришла въ этой гонкѣ второй и получила соотвѣтствующій призъ, отставъ отъ пришедшаго первымъ ботика «Интрига» всего лишь на 38 с.

Парусной гонки на призъ Морского Министерства въ 1874 году не было устроено, такъ какъ на отпущенные на этотъ годъ Морскимъ Министерствомъ 1500 р. былъ построенъ по чертежу члена Клуба А. Д. Родіонова ботикъ 5-ти тоннъ «Интрига», обошедшійся мастерской въ 1465 рублей и назначенный для розыгрыша, по обыкновенію, на гонку четверокъ. Вообще за послѣднее время признавалось болѣе цѣлесообразнымъ на министерскія деньги строить лишь одно судно, но за-то большихъ размѣровъ, которое и назначать по очереди на парусныя и гребныя гонки.

Такимъ образомъ парусныя гонки 1874 года въ общемъ мало чѣмъ обращаютъ на себя вниманіе, но за-то цѣлый рядъ интересныхъ гребныхъ гонокъ, состоявшихся въ этомъ году, какъ нельзя болѣе способствовалъ тому, чтобы гоночная дѣятельность Клуба 1874 года также явилась одной изъ выдающихся за первое его двадцатипятилѣтіе. Прежде всего въ эту навигацію послѣ годового перерыва снова состоялось состязаніе на званіе «перваго гребца Яхтъ-

Клуба». Изъ трехъ членовъ, принявшихъ участіе въ этой гонкѣ — Зимина, Семенова и Воробьева—первымъ былъ И. Т. Зиминъ, прошедшій обыкновенную дистанцію въ двѣ версты съ двумя поворотами въ 13 мин. 7 сек., на 1 мин. 40 сек. лучше, чѣмъ эта же дистанція была пройдена на послѣдней такой гонкѣ въ 1872 году.

Далѣе благодаря постоянному участію на всѣхъ гребныхъ гонкахъ Клуба судовъ Англійскаго Гребного Общества «Стрѣла» въ этомъ году состоялся цѣлый рядъ интересныхъ гребныхъ состязаній, изъ которыхъ по обыкновенію главный интересъ представляла борьба четверокъ яхтъ-клубскихъ и Англійскаго Общества. Четверки этого послѣдняго Общества въ навигацію 1874 года три раза встрѣчались съ яхтъ-клубскими судами и изъ всѣхъ этихъ состязаній только разъ Яхтъ-Клубу удалось выйти побѣдителемъ. Именно на гонкѣ 1 іюля, на призъ Морского Министерства, четверкѣ «Нева» съ рулевымъ Стефаницемъ I и гребцами Пфеффероиъ, Колкуновымъ, Кернеромъ и Штаммеромъ удалось на 1 мин. 24 сек. побить англійскую четверку «Marie», которая также была побита еще и другой клубской четверкой «Русалка». На большой же гребной гонкѣ, изъ трехъ состязавшихся на призъ Наслѣдника Цесаревича четверокъ, первой была англійская четверка «Wawe» съ командой, состоящей изъ рулевого Хенлей Е. и гребцовъ Хенлей И., братьевъ Бергманъ и Середина. Также проиграли яхтъ-клубисты и на экстраординарной гонкѣ, устроенной въ Клубѣ вечеромъ 12 августа на призъ, пожертвованный членомъ В. Л. Нарышкинымъ—полупалубный ботикъ «Адмиралъ». По условію въ этой гонкѣ могли участвовать лишь члены Клуба и Англійскаго Общества, которые не брали еще призовъ Морского Министерства и не участвовали на этотъ призъ въ 1874 году, а также не взяли въ этомъ же году приза Наслѣдника. Дистанція была назначена въ 3 версты безъ поворотовъ, внизъ по теченію Средней Невки, конецъ гонки — предъ Яхтъ-Клубомъ. И опять изъ трехъ принявшихъ участіе въ этой гонкѣ четверокъ: яхтъ-клубскихъ «Невы» и «Голубушки» и англійскаго общества четверки «Wawe», первой была послѣдняя четверка, въ 12 мин. 38 сек., и команда ея—рулевой Коттонъ и гребцы Сандерсъ, Кронъ, Вишау и Армстронгъ—получила призъ ботикъ «Адмиралъ». Наконецъ оба Клуба встрѣтились еще разъ на гонкѣ Англійскаго Общества, 18 іюля, но и здѣсь клубская четверка «Кляспер», съ гребцами Штаммеромъ, Пфеффероиъ, Биндеманомъ, Марковымъ II и рулевымъ Стефаницемъ I снова была побита на 11 секундъ четверкой «Minna» съ гребцами братьями Вишау, Парландъ и Тоддъ и рулевымъ Хенлеемъ Е.

Послѣ закрытія навигаціи и спуска флага, уже въ концѣ 1874 года, Яхтъ-Клубомъ было положено начало совершенно новой отрасли любительскаго морского дѣла—развитію среди членовъ Клуба занятій яхтенной

архитектурой и усовершенствованію ихъ конструктивныхъ способностей. Частыя постройки клубскою мастерскою яхтъ различныхъ размѣровъ и типовъ и необходимость имѣть для этого надлежащіе чертежи уже давно вынуждали членовъ Клуба заняться и этою отраслью яхтенной практики. Такимъ образомъ незамѣтно у Яхтъ-Клуба появилось нѣсколько своихъ яхтенныхъ конструкторовъ, среди которыхъ въ то время лучшимъ считался А. Д. Родіоновъ. Поэтому, задумавъ построить въ мастерской для приза Морского Министерства на 1876 годъ впервые большую 10-титонную яхту, Комитетъ рѣшилъ объявить въ октябрѣ этого года конкурсъ на составленіе чертежа такой яхты. По условію проекты должны были быть представлены къ 1 января слѣдующаго года и за составленіе чертежа, признаннаго лучшимъ, была назначена премія въ 100 рублей.

Этимъ событіемъ заканчивается очеркъ разносторонней дѣятельности Клуба 1874 года, самой выдающейся, какъ уже упоминалось ранѣе, за первые 25 лѣтъ существованія Яхтъ-Клуба. Что этотъ годъ является выдающимся за все это время, какъ нельзя лучше подтверждается и цифрами денежныхъ оборотовъ Клуба, лучшимъ показателемъ успѣшности любого предпріятія. Именно, въ 1874 году средства Клуба дѣйствительно достигли самой крупной суммы изъ всѣхъ годовъ этого періода—24177 рублей, не считая оборотовъ шлюпочной мастерской, которые, благодаря заказамъ Общества поданія помощи при кораблекрушеніяхъ въ свою очередь достигли также солидной цифры 23162 руб., почти на 10.000 рублей болѣе прежнихъ лѣтъ.

Членъ-Сотрудникъ СПБ. р. Я. К.
А. К. Боярскій.
1867—1909 г.г.

1875.

Объявленный въ концѣ минувшаго года конкурсъ на составленіе чертежей 10-титонной яхты привлекъ 13 участниковъ, представившихъ, согласно условію конкурса, свои проекты подъ разными девизами, однако три изъ нихъ, какъ представленные послѣ установленнаго срока, къ конкурсу не могли быть допущены. 21 августа Особой Комиссіей, состоящей подъ предсѣдательствомъ Командора Клуба В. Ю. Познанскаго изъ корабельныхъ инженеровъ Прохорова, Боярскаго и Субботина, были разсмотрѣны всѣ представленные проекты и послѣ всесторонняго обсужденія достоинствъ и недостатковъ каждаго, лучшимъ былъ признанъ проектъ подъ девизомъ «Каковъ мастеръ,

таково и дѣло», оказавшійся принадлежащимъ члену Клуба Д. И. Маршалову, которому такимъ образомъ и была присуждена установленная Комитетомъ премія. Къ постройкѣ яхты по этому премированному чертежу мастерскою было приступлено текущимъ же лѣтомъ и къ началу слѣдующей навигаціи 1876 г. предполагалось ее закончить.

Другой крупной работой мастерской, начатой въ этомъ же году, была постройка большой яхты-шхуны длиною 50 фут., шириною 12 фут. и 30 тоннъ водоизмѣщенія, по чертежу члена Клуба А. Д. Родіонова и по заказу члена П. Ф. Самохвалова.

Эта была первая постройка шлюпочною мастерскою яхты такихъ значительныхъ размѣровъ, долженствующей въ ближайшемъ будущемъ украсить собою списокъ судовъ Яхтъ-Клуба.

Въ этомъ же году списокъ судовъ Яхтъ-Клуба обогатился также превосходной яхтой «Жемчугъ», выписанной изъ Англіи членами Биндеманомъ и Штейнбергомъ, 9 тоннъ и длиною 29 фут. Яхта эта явилась одной изъ лучшихъ по своему ходу и за время своего существованія взяла не одинъ призъ своимъ владѣльцамъ.

Появленіе съ каждымъ годомъ среди судовъ Яхтъ-Клуба все большаго числа яхтъ значительныхъ размѣровъ и вообще прогрессивный ростъ за послѣднее время числа парусныхъ судовъ давно уже наводило членовъ Клуба на мысль о необходимости имѣть для обслуживанія надобностей Клуба свой общественный пароходъ. Съ этою цѣлью въ минувшемъ году была открыта подписка, которая дала къ началу 1875 года уже 1500 рублей; сумма эта была пополнена еще 500 рублями, собранными на устройство ледяныхъ горъ и оставшимися неизрасходованными, такъ какъ въ эту зиму горъ не удалось устроить. Конечно всѣхъ этихъ средствъ было далеко недостаточно для покупки общественнаго парохода и Комитетомъ было рѣшено, впредь до осуществленія этого вопроса, нанимать ежегодно для обслуживанія надобностей Клуба какой-либо небольшой паровой катеръ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ Общимъ Собраніемъ Клуба было постановлено пополнить и улучшить вообще составъ флотиліи общественныхъ клубскихъ судовъ, которыя должны служить для надобностей Клуба и, главнымъ образомъ, для практики молодыхъ его членовъ. Въ то время у Клуба считалось 11 такихъ судовъ, причемъ въ числѣ ихъ были три парусныхъ шлюпки.

11 мая Яхтъ-Клубъ поднялъ свой флагъ и началъ шестнадцатую кампанію, памятную прежде всего всѣмъ современникамъ по участію яхтъ-клубской эскадры въ Высочайшемъ смотрѣ судовъ Балтійскаго флота, состоявшемся 5 іюня того года на большомъ Кронштадтскомъ рейдѣ. Прежде чѣмъ перейти къ этому выдающемуся событію 1875 года слѣдуетъ отмѣтить

одинъ отрадный фактъ, имѣющій мѣсто въ день подъема флага. Именно, въ этотъ день на Общемъ Собраніи состоялся послѣдній тиражъ квитанцій по постройкѣ клубской дачи. Такимъ образомъ въ теченіе десяти лѣтъ удалось погасить столь значительный клубскій долгъ и отнынѣ зданіе Яхтъ-Клуба являлось уже его полною собственностью.

Въ Высочайшемъ смотрѣ судовъ Балтійскаго флота, а также судовъ Шведской и Американской эскадръ, находящихся въ то время въ Кронштадтѣ, приняли участіе слѣдующія клубскія яхты: «Тюлень»,—командиръ помощникъ Флагмана Маршаловъ, «Надежда»—командиръ Струковъ, «Заря»—Фелейзенъ, «Дагмаръ»—Семеновъ, «Рѣзвушка»—Штудтманъ и «Ходокъ»—Струговщиковъ. Кромѣ того при яхтахъ находился клубскій паровой катеръ. Всѣ эти суда составили эскадру подъ флагманствомъ Вице-Командора А. И. Лера. Наканунѣ дня смотра, суда эскадры собрались на Восточномъ рейдѣ, откуда Вице-Командоръ, поднявъ свой флагъ на тендерѣ «Тюлень», перевелъ эскадру на Большой Кронштадтскій рейдъ, гдѣ она и заняла назначенныя ей по диспозиціи мѣста между батареею «Николай I» и фортомъ «Павелъ I», противъ линіи мониторовъ. Послѣ этого флагманъ эскадры со своимъ помощникомъ тотчасъ же отправились съ рапортомъ къ командующему смотромъ Его Императорскому Высочеству Генералъ-Адмиралу и представили Его Высочеству списокъ прибывшихъ яхтъ.

5 іюля въ 12 часовъ дня Государь Императоръ Александръ II прибылъ на рейдъ на яхтѣ «Александрія» и прошелъ по линіи всѣхъ судовъ, участвовавшихъ на смотру, съ которыхъ при встрѣчѣ Государя раздавалось громкое «ура» командъ, выстроенныхъ по реямъ и бортамъ. Затѣмъ Императоръ изволилъ посѣтить шведскій фрегатъ «Ванадизъ» и американскій «Франклинъ», послѣ чего отбылъ обратно въ Петергофъ. По окончаніи смотра яхтъ-клубская эскадра была распущена по сигналу Вице-Командора и яхты разошлись по разнымъ мѣстностямъ Невской губы.

Это эскадренное плаваніе судовъ Яхтъ-Клуба было уже по счету вторымъ въ текущую навигацію, такъ какъ первое состоялось еще 28—29 іюня также въ Кронштадтъ, по приглашенію члена Нью-Іоркскаго Яхтъ-Клуба г. Люба прибывшаго въ Кронштадтъ изъ Америки на собственной океанской яхтѣ-шхунѣ «Энчантрессъ». Г. Люба въ 1866 г. сопровождалъ въ Россію Г. В. Фокса въ качествѣ секретаря его по дипломатической части и, какъ старый знакомый Рѣчного Яхтъ-Клуба, по прибытіи въ Кронштадтъ, не замедлилъ отдать визитъ Яхтъ-Клубу, а также пригласить членовъ его къ себѣ на яхту. Въ этомъ плаваніи приняли участіе яхты «Тюлень», «Дагмаръ», «Заря», «Жемчугъ», «Рѣзвушка» и «Зюйдъ-Вестъ», отправившіяся съ вечера 28 іюня сперва въ Петергофъ, гдѣ переночевавъ, на другой день утромъ перешли въ

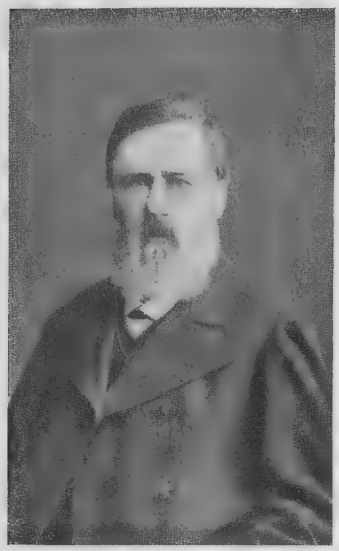
Кронштадтъ и бросили якорь на Восточномъ Кронштадтскомъ рейдѣ. Наступившій послѣ дождя штиль не позволилъ эскадрѣ подойти къ яхтѣ «Энчантрессъ», стоявшей близь военной гавани и потому находящіеся на яхтахъ члены Клуба, во главѣ съ Командоромъ и Вице-Командоромъ, вынуждены были перебраться на американскую яхту на сопровождавшемъ эскадру клубскомъ паровомъ катерѣ. Г. Люба любезно встрѣтилъ своихъ гостей и послѣ осмотра яхты всѣ были приглашены къ завтраку. Въ это время задувшій вѣтеръ позволилъ яхтамъ эскадры подойти къ своему огромному заатлантическому собрату и встать около него на якорь. Только въ 4 часа дня наши моряки-любители смогли покинуть гостепріимную американскую яхту и отправиться въ обратный путь въ Яхтъ-Клубъ.

Гоночная дѣятельность этого года отмѣчается событіемъ большой важности. Въ этомъ году нѣкоторымъ членамъ Клуба съ Высочайшаго соизволенія выпала честь снова, какъ и въ 1870 г., принять участіе на гонкахъ, устроенныхъ на Царскосельскомъ озерѣ 28 августа въ присутствіи Государя Императора Александра II и Ея Императорскаго Высочества Великой Княгини Маріи Александровны Герцогини Эдинбургской, супругъ которой, Его Высочество Герцогъ Альфредъ Эдинбургскій, былъ въ минувшемъ году избранъ въ число почетныхъ членовъ Яхтъ-Клуба. Члены Клуба на этой гонкѣ приняли участіе въ двухъ разрядахъ; въ разрядѣ одиночекъ участвовали: Зиминъ на «Струйкѣ», Штаммеръ на «Бѣлякѣ» и Семеновъ на «Кронштадткѣ». Изъ нихъ первымъ оказался Зиминъ, получившій призъ зрительную трубу. Въ разрядѣ же двоекъ приняли участіе члены Клуба Стефаницъ 1-й (рулевой), Пфефферъ и Лемке (гребцы) на двойкѣ «Стрѣльна», оказавшіеся изъ числа 6 двоекъ, участвовавшихъ въ гонкѣ, вторыми и уступившіе первенство двойкѣ «Двинскъ» съ гребцами Петраковымъ и Чудáновымъ и рулевымъ Ляпуновымъ. Командѣ яхтъ-клубской двойки былъ присужденъ второй призъ (серебряный портсигаръ, бронзовая статуя и бронзовые подсвѣчники). Интересно отмѣтить, что на этой гонкѣ въ двухъ другихъ разрядахъ участвовали также на одиночкахъ и двойкахъ въ качествѣ гребцовъ Ихъ Императорскія Высочества Великіе Князья Сергѣй и Павелъ Александровичи, Дмитрій и Вячеславъ Константиновичи и Петръ Николаевичъ, причемъ первые призы достались Великимъ Князьямъ Дмитрію Константиновичу и Сергѣю Александровичу.

Такимъ же отраднымъ фактомъ для гребного клубскаго дѣла было участіе въ этомъ году судовъ и членовъ Клуба на ежегодной гонкѣ Общества «Стрѣла», 10 іюля. Здѣсь во всѣхъ трехъ разрядахъ, въ которыхъ члены Клуба приняли участіе, они остались побѣдителями, чего еще ни разу не случалось за все время продолжительнаго соревнованія между этими двумя Обществами.

Въ частности эти гонки явились полнымъ тріумфомъ для члена Клуба М. Г. Пфеффера, который. участвуя подрядъ во всѣхъ разрядахъ, сперва на одиночкѣ съ перегонкою, то-есть два раза, а затѣмъ въ двухъ разрядахъ двоекъ, съ парными и распашными веслами, съ умѣлъ всѣ четыре раза выйти побѣдителемъ.

Этою гонкою М. Г. Пфефферъ доказалъ на дѣлѣ, что онъ съ честью владѣетъ въ Яхтъ-Клубѣ тѣмъ почетнымъ флагомъ и носитъ то почетное званіе «перваго гребца», которое ему удалось въ этомъ году отбить на гонкѣ 25 іюня отъ двухъ своихъ конкуррентовъ Зимина и Семенова. Впрочемъ и результаты самой гонки на перваго гребца уже ясно показали, что г. Пфефферъ гребецъ далеко не заурядный: время этой гонки—12 минутъ 11 секундъ—явилось лучше прошлогодняго на 56 секундъ и вообще считалось самымъ лучшимъ изъ всѣхъ временъ, показанныхъ до того на гонкахъ на эту дистанцію.



Членъ Гоночной Комиссіи СПБ. р. Я. К. **А. М. Шестаковъ.** 1874—1894 г.г.

Такою полною побѣдою яхтъ-клубисты жестоко отомстили англичанамъ за свое пораженіе на гонкѣ 30 іюня этого года на призъ Морского Министерства—ботикъ «Телеграфъ», который въ первый разъ за все существованіе Яхтъ-Клуба пришлось имъ отдать постороннимъ лицамъ, именно англійской четверкѣ «Rowena» съ рулевымъ Хенлей, и гребцами Тоддъ, Сандерсъ и братьями Вишау, обошедшими на 38 секундъ яхтъ-клубскую четверку «Русалка» съ лучшею клубскою командою того времени, состоящею изъ Семенова, Зимина, Пфеффера и Лемке.

Выигранный англичанами ботикъ «Телеграфъ» былъ окрещенъ этимъ именемъ въ память посѣщенія 10 іюня Яхтъ-Клуба членами Международной Телеграфной Конференціи. Въ честь этихъ почетныхъ гостей въ Яхтъ-Клубѣ 10 іюня была устроена сперва экстраординарная гонка изъ двухъ разрядовъ, четверокъ съ гребцами матросами и байдарокъ, а затѣмъ былъ произведенъ торжественный спускъ въ воду ботика—приза Морского Министерства, окрещеннаго «Телеграфъ», и вечеромъ послѣ зари съ церемоніей состоялся въ залѣ Яхтъ-Клуба танцовальный вечеръ.

Другимъ почетнымъ гостемъ въ этомъ году явился посолъ Кашгарскаго

Эмира Сеидъ Якубъ Ханъ со свитою, дважды посѣтившій Клубъ, причемъ второй разъ присутствовалъ на семейно-танцовальномъ клубскомъ вечерѣ.

Съ 1875 года Техническое Отдѣленіе Комитета на парусныхъ гонкахъ окончательно рѣшило перейти къ дѣленію судовъ на разряды по водоизмѣщенію яхтъ. Такимъ образомъ на этихъ гонкахъ были установлены теперь слѣдующіе 6 классовъ: I—съ границами до 18 фут. длиною и 2 тоннъ водоизмѣщенія, II—до 24 фут. и 3 тоннъ, III—до 32 фут. и 6 тоннъ, далѣе IV, V и VI—до 10, 20 и 30 тоннъ водоизмѣщенія. Кромѣ того, каждый классъ раздѣлялся на суда съ постоянными и выдвижными килями. Вмѣстѣ съ этимъ въ этомъ году было также установлено, что суда, участвующія въ гонкѣ въ какомъ-либо классѣ, не могутъ въ теченіи всей навигаціи состязаться съ судами другого класса.

Въ 1875 году Яхтъ-Клубъ удостоился получить отъ Государя Императора подарокъ — круглую парусную шлюпку съ выдвижнымъ килемъ «Поповочку», построенную въ С.-Петербургскомъ Порту согласно волѣ Его Императорскаго Высочества Генералъ-Адмирала по чертежамъ генералъ-адъютанта Попова. Шлюпка эта вслѣдствіе своей крайней оригинальности въ то время привлекала къ себѣ всеобщее вниманіе. Она представляла изъ себя правильный кругъ съ діаметромъ въ 20 фут. и съ закругленными бортами, вышиною въ 1 футъ. По серединѣ ея былъ устроенъ закрытый кокпитъ для сидѣнья и колодезь для двухъ выдвижныхъ килей двухъ футовой глубины. Парусность этой шлюпки была огромна, ея мачта была высотою 20 футъ а бушпритъ 15 футъ, гигъ же выходилъ за корму также на 15 футъ. Площадь парусовъ, грота, кливера, стакселя и топселя, равнялась 1020 кв. фут. Опытъ постройки такого судна, однако, оказался неудачнымъ, такъ какъ «Поповочка», хотя и ходила полными галсами хорошо, но благодаря своей незначительной длинѣ могла лавировать только очень отлого. Но кто-бы въ то время могъ подумать, что черезъ 25 лѣтъ, построенныя почти по тому же типу суда и лишь только значительно удлиненные, по абсолютному своему ходу будутъ самыми быстрыми изъ существующихъ судовъ.

Конецъ 1875 г. ознаменовался двумя новинками, одной, касающейся внутренней жизни Клуба, другой же, относящейся до спортивной его дѣятельности.

Первою новинкою явилось устройство во всѣхъ зданіяхъ Клуба и мастерскихъ нефтяного и газоваго освѣщенія. Для этого Клубу пришлось уложить болѣе 780 саженъ газовыхъ трубъ различной величины и установить 198 горѣлокъ и рожковъ. Для добыванія газа для освѣщенія былъ устроенъ Обществомъ «Освѣтитель» на клубской землѣ за мастерскими на берегу Средней Невки особый небольшой заводъ, заключавшій всѣ аппараты, необходимые для добыванія газа.

Второю новинкою явилась постройка въ мастерской Яхтъ-Клуба перваго буера «Мятель». Буеръ этотъ былъ построенъ для Яхтъ-Клуба и долженъ былъ положить собою начало новому истинно морскому зимнему спорту—буерному. Длина этого перваго буера равнялась 20 футамъ, а постройка обошлась мастерской въ 315 рублей.

1876.

Въ исторіи дѣятельности С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба, безъ сомнѣнія, свѣтлую страницу занимаетъ совершившееся наконецъ въ этомъ году осуществленіе завѣтной мечты членовъ Клуба—устроить въ С.-Петербургѣ мореходные курсы для безплатнаго образованія штурмановъ и шкиперовъ дальняго и каботажнаго плаванія, т. е. тѣхъ именно лицъ, въ которыхъ въ то время такъ нуждался нашъ торговый флотъ.

Членъ-Сотрудникъ СПБ. р. Я. К. и Членъ Комитета Мореходныхъ Классовъ 1876 –1886 гг.
Е. В. Березинъ.

Выработанные особою комиссіею изъ членовъ Клуба проекты положенія и штатовъ Мореходныхъ Классовъ Яхтъ-Клуба въ апрѣлѣ 1876 года были утверждены Министерствомъ Финансовъ, а 7 мая послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе на отпускъ ежегоднаго пособія Классамъ, въ размѣрѣ 2000 руб.

Общее Собраніе 30 іюля, по докладу Комитета о вышеизложенномъ, на основаніи § 9 Положенія избрало Особый Комитетъ, который и долженъ былъ принять въ свое завѣдываніе вновь учрежденное учебное заведеніе. Въ первый Комитетъ вошли слѣдующія лица: Вице-Командоръ А. И. Леръ, Е. В. Березинъ, П. П. Вальрондъ, Н. А. Вейтцель и П. Ф. Самохваловъ. Предсѣдателемъ Комитета единогласно былъ избранъ А. И Леръ, занимавшій эту должность затѣмъ до дня своей смерти, 24 августа 1884 года.

Приступивъ немедленно къ организаціи Классовъ, Комитетъ на первыхъ-же порахъ встрѣтилъ значительныя затрудненія. Въ С.-Петербургѣ вовсе не существовало учебныхъ заведеній, хотя бы нѣсколько похожихъ по типу на мореходные классы, которыя могли бы послужить примѣромъ въ сложномъ дѣлѣ организаціи такого учрежденія. Прежде всего конечно приходилось озаботиться избраніемъ педагогическаго персонала, а затѣмъ организовать всю

учебную часть и устроить часть хозяйственную. Всю эту сложную работу Комитету удалось однако выполнить какъ нельзя лучше. Первымъ завѣдующимъ классами и преподавателемъ морскихъ наукъ былъ приглашенъ поручикъ Корпуса Флотскихъ Штурмановъ Григорьевъ, занимавшій эту должность въ теченіи первыхъ трехъ лѣтъ, преподаваніе же неморскихъ наукъ принялъ на себя инженеръ-технологъ И. Г. Плотниковъ, а морской практики и такелажныхъ работъ—капитанъ-лейтенантъ И. Г. Сарычевъ, Закона Божія—законоучитель Морского Училища протоіерей К. В. Бѣлявскій и англійскаго языка—Секретарь Яхтъ-Клуба В. В. Вахтинъ. Помѣщеніе для Классовъ было найдено на Васильевскомъ островѣ на углу 2-ой линіи и Средняго проспекта.

Мореходные Классы дѣлились на два отдѣленія: младшій классъ, служившій подготовительнымъ для слѣдующаго класса, и классъ старшій, окончившіе который ученики допускались къ экзамену правительственному, дававшему право на званіе штурмановъ и шкиперовъ каботажнаго плаванія и штурмановъ дальняго плаванія.

Первоначальныя средства Мореходныхъ Класовъ составляли 2000 рублей правительственной субсидіи, 200 рублей отъ Великаго Князя Алексѣя Александровича и 650 рублей, собранныхъ въ Яхтъ-Клубѣ отдѣльными пожертвованіями, а всего 3350 рублей. Кромѣ того, благодаря участію какъ членовъ Яхтъ-Клуба, такъ и постороннихъ лицъ, Классы уже къ концу 1876 г. имѣли запасный капиталъ, въ суммѣ 5962 руб. 25 коп.

Къ октябрю 1876 года всѣ сложныя работы по устройству и организаціи Мореходныхъ Классовъ были закончены и Комитетомъ сдѣланъ былъ вызовъ желающихъ поступить въ нихъ послѣ предварительнаго повѣрочнаго испытанія.

Наконецъ 17 октября состоялось торжественное открытіе Классовъ въ присутствіи С.-Петербургскаго Градоначальника Генералъ-Адъютанта Трепова, многихъ почетныхъ гостей и членовъ Клуба, во главѣ съ Командоромъ В. Ю. Познанскимъ.

Изъ поступившихъ въ первый годъ 19 учениковъ, 7 было принято въ старшій классъ и 12 въ младшій. Изъ числа первыхъ двое учениковъ къ концу года уже получили право держать правительственный экзаменъ, остальнымъ же пяти для этого являлось препятствіемъ незначительное число совершенныхъ ими плаваній.

Насколько открытіе Мореходныхъ Классовъ было свѣтлымъ явленіемъ въ жизни Яхтъ-Клуба этого года, настолько грустнымъ воспоминаніемъ должна служить утрата въ этомъ году членами Клуба своего молодого товарища и истиннаго яхтсмена Александра Алексѣевича Тюменева, которому выпала доля, катаясь 18 іюня на своей яхтѣ «Заря», погибнуть въ волнахъ Средней

Невки почти на глазахъ Клуба. Въ этотъ день дулъ свѣжій SW-вый вѣтеръ съ дождемъ и шквалами и А. А. Тюменевъ вышелъ на «Зарѣ» подъ двумя рифами покататься въ заливъ. На обратномъ пути въ Яхтъ-Клубъ, когда яхта шла на фордевиндъ, на ней стали отдавать рифы, для чего пришлось подтянуть гика-шкотъ. Когда яхта находилась около второго бѣлаго бакана налетѣвшимъ порывомъ вѣтра парусъ былъ переброшенъ на другую сторону, и А. А. Тюменевъ гикомъ былъ выброшенъ за бортъ. На яхтѣ тузика не было и потому съ нея нельзя было оказать немедленной помощи. Шедшая сзади «Зари» яхта «Ундина» поспѣшила на помощь утопавшему и ея матросъ успѣлъ схватить Тюменева за плечи, но отъ сильнаго хода яхты, послѣдній выскользнулъ изъ рукъ матроса и, не успѣвъ схватить брошеннаго ему владѣльцемъ «Ундины» В. В. Гейдле спасательнаго круга, погрузился въ воду и уже больше не показывался.

Членъ СПБ. р. Я. К. **В. В. Гейдле.**

Въ этомъ же году вмѣстѣ съ Тюменевымъ Яхтъ-Клубъ потерялъ еще двухъ своихъ почетныхъ членовъ, принимавшихъ въ судьбѣ его живое участіе. 2 января 1876 года скончался Управляющій Морскимъ Министерствомъ почетный членъ Клуба адмиралъ Н. К. Краббе, который въ теченіи 15 лѣтъ, съ года основанія Клуба, оказывалъ ему постоянное свое содѣйствіе, слѣдя съ видимымъ удовольствіемъ за постепеннымъ развитіемъ молодого Клуба, и за это время ни одно клубское ходатайство не оставлялось со стороны адмирала безъ полнѣйшаго удовлетворенія. Съ такимъ же участіемъ относился къ Клубу и другой его почетный членъ, скончавшійся въ этомъ же году – вице-адмиралъ А. С. Горковенко, бывшій не одинъ годъ Судьею отъ Морского Министерства на клубскихъ гонкахъ. Любовь покойнаго адмирала къ Яхтъ-Клубу и сочувствіе къ интересамъ его особенно ярко охарактеризовались въ посмертномъ пожертвованіи адмираломъ особаго капитала въ 200 рублей, для выдачи съ нихъ процентовъ на призы для клубскихъ гонокъ.

Въ 1876 году на Балканскомъ полуостровѣ происходили тревожныя событія, послѣдствіемъ которыхъ явилась вскорѣ война Россіи съ Турціей. Возставшіе противъ неистовствъ турокъ Балканскіе Славяне мужественно вели упорную борьбу за свою свободу, вызывавшую во всей Россіи горячее сочувствіе. Желая оказать посильную помощь находящимся въ ужасномъ положеніи

семействамъ возставшихъ братій-славянъ члены Клуба на Общемъ своемъ Собраніи 30 іюня рѣшили устроить два вечера, сборъ съ которыхъ долженъ былъ поступить въ пользу семействъ Балканскихъ Славянъ.

Первый такой «Семейный вечеръ моряковъ-любителей», устроенный 17 мая, состоялъ изъ трехъ отдѣленій: гребной гонки, музыкально-литературнаго отдѣленія и танцевъ, и благодаря энергіи распорядителей членовъ А. А. Соколова и Н. А. Вейтцеля прошелъ какъ нельзя лучше, давъ въ пользу семействъ славянъ свыше 2000 рублей. Особенно интересна была составлена программа гребныхъ состязаній этого вечера, заключавшая въ себѣ разряды яхтенныхъ тузиковъ съ ветеранами-гребцами — Маршаловымъ, Родіоновымъ и Самохваловымъ, четверокъ на призъ — стальной катеръ «Лаксель Шэдуель», пожертвованный на эту гонку членомъ Н. А. Карѣевымъ, и названнымъ въ честь умершаго въ этомъ году Вице-Командора Темзенскаго Яхтъ-Клуба Л. Шэдуеля, три раза приходившаго въ теченіи 1871—1873 г.г. въ Яхтъ-Клубъ изъ Англіи на своей яхтѣ «Талатта», далѣе шли разряды прогулочныхъ шлюпокъ съ рулевыми — дамами, двоекъ и байдарокъ.

Членъ Комитета СПБ. р. Я. К.
К. А. Штутманъ.
1882—1885 г.г.

Второй вечеръ былъ устроенъ 26 августа главнымъ образомъ заботами А. А. Соколова и М. В. Миллера. На этотъ разъ въ шлюпочномъ клубскомъ сараѣ, превращенномъ въ домашній театръ, были поставлены двѣ пьесы, исполненныя артистами-любителями и давшія сбору еще около 250 рублей и такимъ образомъ всего Яхтъ-Клубъ могъ отправить въ Славянское Благотворительное Общество — 2883 рубля 38 копѣекъ.

Изъ почетныхъ гостей Яхтъ-Клубъ имѣлъ удовольствіе принимать въ своемъ помѣщеніи въ этомъ году Итальянскаго Наслѣднаго Принца Піемонтскаго Гумберта съ супругою, а также членовъ Международнаго Конгресса Оріенталистовъ. Къ сожалѣнію, почетныхъ лицъ принималъ лишь одинъ Вице-Командоръ Клуба А. И. Леръ, такъ какъ объ этихъ посѣщеніяхъ не было времени извѣстить заблаговременно всѣхъ членовъ Клуба.

Событіе огромной важности произошло въ этомъ году въ гоночной дѣятельности Клуба.

Въ 1876 году окончательно былъ установленъ для парусныхъ гонокъ учетъ времени по водоизмѣщенію яхтъ. Какъ извѣстно, объ этомъ былъ под-

нятъ вопросъ еще два года тому назадъ и за это время Гоночной Комиссіи удалось собрать всѣ необходимыя данныя какъ изъ практики Рѣчного Яхтъ-Клуба и Императорскаго С.-Петербургскаго Яхтъ-Клуба, такъ и датскихъ, англійскихъ и американскихъ яхтъ-клубовъ, касающіяся этого вопроса. Поэтому теперь Комитетъ могъ уже съ большею основательностью рѣшить вопросъ объ установленіи учета времени на клубскихъ парусныхъ гонкахъ. Изъ всѣхъ имѣвшихся системъ учета времени Комитетъ находилъ самыми подходящими для клубскихъ гонокъ таблицы учета Англійскаго Королевскаго Альфредъ Яхтъ-Клуба и потому рѣшилъ остановиться именно на этихъ таблицахъ, принявъ ихъ къ руководству для своихъ парусныхъ состязаній. Для начала было постановлено пока принять лишь три таблицы для дистанцій въ 24, 16 и 12 морскихъ миль, какъ болѣе подходящія для гонокъ Яхтъ-Клуба и принаровленныя для яхтъ, имѣвшихъ небольшое водоизмѣщеніе, до 30 тоннъ. Съ учетомъ времени первая гонка была устроена 25 іюля въ Невской Губѣ на обычную дистанцію въ 24 морскихъ мили для яхтъ 6, 5 и 4 классовъ. Часто мѣнявшійся во время гонки SW-ый вѣтеръ, не далъ на этотъ разъ возможности сдѣлать какія-либо заключенія объ этомъ клубскомъ нововведеніи, такъ какъ ушедшія на первой половинѣ гонки почти на полчаса впередъ двѣ новыя клубскія яхты — «Витязь», будущій призъ Морского Министерства, построенный по премированному на клубскомъ конкурсѣ чертежу, и 30-тонная шхуна «Наяда» К. К. Несвицкаго, тоже только что сооруженная въ этомъ году въ Біоркэ-Зундѣ, у Петергофа заштилѣли и потому потеряли все выигранное время.

Слѣдующая гонка съ учетомъ времени состоялась 8 августа для 2 и 3 классовъ на призъ Морского Министерства — 10-тонная яхта «Витязь». По условію, на этой гонкѣ команды яхтъ должны были состоять исключительно изъ членовъ Клуба. Дистанція была назначена въ 12 морскихъ миль съ учетомъ времени по соотвѣтствующей таблицѣ. Въ день гонки дулъ крѣпкій W съ дождемъ и изъ девяти яхтъ, участвовавшихъ на этой гонкѣ, только четыремъ удалось съ нимъ справиться, пять же яхтъ предпочли отказаться отъ состязанія. На этотъ разъ призъ Морского Министерства достался яхтѣ «Зюйдъ-Вестъ», на рулѣ которой шелъ одинъ изъ лучшихъ рулевыхъ И. Марковъ. Во время этой гонки произошелъ несчастный случай, къ счастью впрочемъ окончившійся благополучно. Рулевой одного изъ гоняющихся судовъ, шлюпки «Салака», мичманъ Качаловъ упалъ за бортъ, но былъ спасенъ бросившимся за нимъ мичманомъ Іенишъ 2, получившимъ за это медаль «за спасеніе погибавшихъ».

Гребной спортъ въ Яхтъ-Клубѣ за послѣдніе два года замѣтно сталъ ослабѣвать, уступивъ первое мѣсто спорту парусному. Хотя въ этомъ году

среди членовъ Клуба было еще нѣсколько хорошихъ гребцовъ, среди которыхъ на первомъ мѣстѣ должно безспорно поставить М. Г. Пфеффера, но и этотъ лучшій гребецъ Яхтъ-Клуба, съ каждымъ годомъ началъ увлекаться все болѣе и болѣе паруснымъ спортомъ и не удѣлялъ уже теперь, какъ раньше, такъ много времени для тренировки на веслахъ. Поэтому не трудно было предвидѣть, что если среди членовъ Клуба въ ближайшіе годы не появится новыхъ любителей гребного дѣла, то Клубу въ будущемъ станетъ довольно трудно поддерживать эту отрасль воднаго спорта на той высотѣ, на которой она до того находилась въ этомъ Клубѣ.

Не смотря на то, что г. Пфефферъ являлся безспорно лучшимъ гребцомъ Яхтъ-Клуба, ему не удалось однако удержать за собою на сезонъ 1876 года заработанное въ минувшемъ году почетное званіе перваго гребца и пришлось его уступить старѣйшему гребцу Яхтъ-Клуба Н. П. Семенову, уже третій разъ получающему эти почетные призъ и званіе и на этотъ разъ побившему своихъ конкуррентовъ: Пфеффера—на 10 секундъ и Лемке на 49 секундъ.

Другое интересное состязаніе сезона, гонка четверокъ Англійскаго гребного Общества и Яхтъ-Клуба, въ этомъ году на призъ Наслѣдника Цесаревича, розыгралось не въ пользу Клуба и его гигу «Голубушка», съ лучшей командой, состоящей изъ Пфеффера, Кернера, Лемке и Штаммера и рулевого Стефаница I, пришлось уступить первенство англичанамъ, шедшимъ на гигѣ «Wawe» съ командой Сандерсъ, Бутцъ, Бергманъ и Хенлей II и рулевымъ Хенлей III, пришедшимъ на 48 секундъ впереди яхтъ-клубистовъ.

1877.

Минувшей зимой 1876 –1877 г. г. Яхтъ-Клубу пришлось распроститься съ каткомъ для бѣга на конькахъ, въ продолженіи 12 лѣтъ существовавшимъ на прудахъ Юсупова Сада. Въ послѣдніе годы катокъ, несмотря на усилія завѣдующихъ имъ членовъ Клуба Михельсона, Садовскаго и скончавшагося въ минувшемъ году Нотбека, приносилъ постоянный убытокъ и потому Общимъ Собраніемъ 17 февраля 1877 года было постановлено ликвидировать это клубское предпріятіе. Двѣнадцатилѣтнее существованіе катка Яхтъ-Клуба въ Юсуповомъ Саду закончилось прощальнымъ праздникомъ, устроеннымъ 8 марта. Прощаясь съ каткомъ, его постоянные посѣтители и нѣкоторые члены Клуба въ знакъ благодарности за неусыпные труды главнаго распорядителя катка, К. А. Михельсона, поднесли ему черезъ Командора Клуба В. Ю. Познанскаго на память серебрянный кубокъ.

Вслѣдъ за закрытіемъ катка у Яхтъ-Клуба въ 1877 году произошло еще событіе, имѣвшее немаловажное значеніе для дальнѣйшей его жизни. Въ

Катокъ СПБ. р. Я. К. въ Юсуповомъ саду въ 1876 г. (Изъ «Живописной Россіи» изд. 1881 г.).

этомъ году испытанный кормчій Клуба В. Ю. Познанскій по болѣзни и семейнымъ обстоятельствамъ вынужденъ былъ сложить съ себя званіе Командора, которое онъ съ такою честью несъ почти во все время семнадцатилѣтняго существованія Яхтъ-Клуба. Общее Собраніе, желая съ одной стороны достойно почтить заслуги уважаемаго своего Командора и основателя Клуба, а съ другой стороны сохранить для себя возможность, не стѣсняя Василія Юрьевича, и впредь обращаться къ его опытному и разумному руководительству въ трудныя минуты жизни Клуба, единогласно постановило предоставить В. Ю. Познанскому пожизненное званіе Почетнаго Командора Клуба, на что и послѣдовало въ концѣ этого же года, 19 декабря, Высочайшее соизволѣніе. Вмѣстѣ съ этимъ постановлено было учредить въ Мореходныхъ классахъ стипендію имени В. Ю. Познанскаго. Одновременно со сложеніемъ В. Ю. Познанскимъ званія Командора Клуба послѣдовало значительное измѣненіе въ остальномъ составѣ Комитета, такъ какъ шесть членовъ, во главѣ съ Вице-Командоромъ А. И. Леромъ, вышли также изъ его состава. Въ состояв-

шемся по этому случаю Общемъ Собраніи были избраны Командоромъ Клуба А. И. Леръ, Вице-Командоромъ И. К. Дараганъ и шесть новыхъ членовъ Комитета, среди которыхъ былъ Э. А. Ломачъ, впервые вступавшій въ ряды должностныхъ лицъ Яхтъ-Клуба. Съ тѣхъ поръ до настоящаго времени прошло болѣе 35 лѣтъ, никого изъ бывшихъ въ то время членовъ Комитета уже давно Яхтъ-Клубъ не видитъ среди своихъ дѣятелей, лишь одинъ только Э. А. Ломачъ безсмѣнно продолжаетъ, какъ и въ давно минувшіе годы, работать на пользу своего Яхтъ-Клуба, помогая своимъ многолѣтнимъ опытомъ и посильнымъ трудомъ во всѣхъ работахъ по веденію обширнаго и сложнаго клубскаго хозяйства.

Измѣнился въ 1877 году также списокъ почетныхъ членовъ Клуба Особъ Императорской Фамиліи, пополненный новымъ почетнымъ членомъ Его Императорскимъ Высочествомъ Княземъ Георгіемъ Максимиліановичемъ Романовскимъ Герцогомъ Лейхтенбергскимъ, соизволившимъ въ этомъ году принять это званіе.

Вмѣстѣ съ измѣненіемъ состава Комитета большая перемѣна произошла также и въ дѣлахъ по управленію шлюпочной его мастерской. Завѣдующіе ею въ продолженіи десяти лѣтъ члены Клуба Д. И. Маршаловъ и П. Ф. Самохваловъ въ концѣ этого года отказались отъ дальнѣйшаго управленія и Яхтъ-Клубу такимъ образомъ приходилось избрать изъ своихъ членовъ новыхъ лицъ, которыя бы согласились принять на себя веденіе этого труднаго и хлопотливаго дѣла. Вначалѣ предполагалось передать мастерскую въ арендное пользованіе частному лицу, но затѣмъ по весьма многимъ уважительнымъ причинамъ такое предположеніе было признано несвоевременнымъ и управленіе мастерской постановлено продолжать на прежнихъ началахъ. Въ слѣдующемъ 1878 году завѣдующимъ мастерской былъ избранъ А. А. Кованько, остававшійся на этой должности въ теченіи двухъ лѣтъ, до 1880 года.

При обсужденіи способа завѣдыванія мастерской Техническимъ Отдѣленіемъ Комитета было обращено вниманіе и на необходимость вообще общей реорганизаціи всего строительнаго клубскаго дѣла, такъ какъ уже не разъ до того раздавались жалобы на высокія цѣны, назначаемыя мастерской, вынуждавшія даже иногда членовъ Клуба дѣлать заказы на сторонѣ. Поэтому послѣ всесторонняго обсужденія этого вопроса было признано необходимымъ, въ цѣляхъ удешевленія работъ мастерской, прежде всего понизить $^0/_0$-ное отчисленіе въ пользу Клуба, съ $35^0/_0$ до $20^0/_0$, сокративъ вмѣстѣ съ тѣмъ на сколько возможно общіе расходы по мастерской. Кромѣ того признано было необходимымъ для развитія дѣятельности послѣдней образовать для нея нѣкоторый оборотный капиталъ, который былъ опредѣленъ въ размѣрѣ около 2500 руб. и

тогда же по постановленію Общаго Собранія отчисленъ изъ запаснаго капитала Клуба.

Изъ дальнѣйшихъ событій 1877 года особенно выдѣляется пріобрѣтеніе Яхтъ-Клубомъ общественнаго парового судна. Въ этомъ году удалось наконецъ Комитету исполнить давнишнее желаніе членовъ – завести свою паровую яхту, на которую возлагалось ими столько надеждъ въ дѣлѣ развитія паруснаго спорта. Комитетомъ былъ заказанъ въ Швеціи на заводѣ Мотала пароходъ въ 10 силъ за 10400 р. На покрытіе ихъ у Клуба имѣлся капиталъ въ размѣрѣ 5015 руб. 23 коп., пополненный еще по постановленію Общаго Собранія запаснымъ капиталомъ Юсупова катка, въ суммѣ 1731 руб. 58 коп. Такимъ образомъ всетаки около 3500 руб. приходилось покрывать паями, имѣющими быть выпущенными на эту сумму.

Общественный пароходъ СПБ. р. Я. К. **„Первенецъ“**.

По контракту, заключенному Клубомъ съ заводомъ Мотала, пароходъ долженъ былъ быть готовъ къ 1 іюня, но на самомъ дѣлѣ онъ прибылъ въ С.-Петербургъ лишь 28 іюля этого года. Первымъ распорядителемъ парового общественнаго судна, окрещеннаго именемъ «Первенецъ», былъ избранъ членъ Комитета И. А. Марковъ, которому и было поручено составить смѣту на содержаніе парохода въ 1877 году, а также и проектъ правилъ пользованія имъ.

Помимо «Первенца» списокъ судовъ Яхтъ-Клуба украсился въ этомъ году еще 30-тонной шхуной «Забава» П. Ф. Самохвалова, построенной въ клубской мастерской по чертежамъ члена А. Д. Родіонова, а также 10-тоннымъ тендеромъ «Славянинъ», принадлежавшимъ К. А. Старку.

«Забава» была второю клубскою яхтою, совершившею заграничное плаваніе, которое подобно тендеру «Лола» Бенкендорфа ею было совершено въ этомъ году въ Швецію, въ Стокгольмъ, и обратно.

Съ появленіемъ «Забавы» въ Яхтъ-Клубѣ открывается цѣлый рядъ интереснѣишихъ парусныхъ гонокъ, состоявшихся въ этомъ и слѣдующихъ годахъ внѣ предѣловъ Невской Губы, въ которомъ эта яхта, не зная себѣ соперниковъ, выходила постоянной побѣдительницей.

Яхта **„Забава“**, П. Ф. Самохвалова.

Вообще это время можно смѣло назвать однимъ изъ лучшихъ временъ развитія паруснаго спорта въ Яхтъ-Клубѣ, показавшимъ, что если Клубъ нѣсколько и поотсталъ за послѣдніе годы въ гребномъ дѣлѣ, за-то значительно ушелъ впередъ въ дѣлѣ паруснаго спорта.

Первымъ состязаніемъ, устроеннымъ Клубомъ внѣ Маркизовой Лужи, была гонка 24 іюня на дистанцію около 66 морскихъ миль безъ лавировки, отъ входныхъ бочекъ на Большомъ Кронштадтскомъ рейдѣ до деревни Хариля въ Біоркэ-Зундѣ и обратно, для яхтъ 6 класса, на призъ Государя Наслѣдника. На эту гонку не замедлили записаться двѣ яхтъ-клубскія большія шхуны одинаковаго водоизмѣщенія въ 30 тоннъ, «Забава», съ рулевымъ ея конструкторомъ А. Д. Родіоновымъ, и «Наяда», съ рулевымъ вла-

дѣльцемъ Н. П. Семеновымъ. Кромѣ того въ гонкѣ принялъ еще участіе 25-ти тонный тендеръ Нюландскаго Яхтъ-Клуба въ Гельсингфорсѣ «Найя», съ рулевымъ своимъ владѣльцемъ г. Линдбладъ. Участіе послѣдней яхты придало гонкѣ особый интересъ, такъ какъ это было первое состязаніе Рѣчного Яхтъ-Клуба, въ которомъ принимала участіе финляндская яхта. 25 іюля въ 7 час. вечера, по сигналу съ судейскаго парохода «Работникъ», всѣ три яхты дружно вступили въ состязаніе при легкомъ NO-мъ вѣтрѣ. Первой начала гонку «Забава», имѣя за собою гельсингфорскую яхту и затѣмъ, на разстояніи 17 минутъ хода, «Наяду». Первую половину гонки до поворотнаго судна у деревни Хариля (военный пароходъ «Невка») яхты держались довольно ровно и только «Наяда» около мыса Стирсуддена, уклонившись къ S-у, попала въ штилевую полосу и нѣсколько поотстала. «Забава», лишь только вѣтеръ начиналъ свѣжѣть, замѣтно уходила отъ своей финляндской соперницы и наоборотъ, при болѣе слабомъ вѣтрѣ послѣдняя подгоняла «Забаву». 24 іюля въ 4 часа 15 мин. «Забава» обогнула пароходъ «Невка», за нею черезъ 2 минуты сдѣлала поворотъ и «Найя» и обѣ яхты красиво побѣжали обратно въ Кронштадтъ. Тутъ вѣтеръ сталъ замѣтно стихать и «Найя», обойдя «Забаву», значительно ушла впередъ. Однако, когда оставалось миль 20 до Кронштадта, счастье улыбнулось яхтъ-клубской яхтѣ — вѣтерокъ вдругъ перешелъ на S и засвѣжѣлъ и начали набѣгать небольшіе порывчики. Разстояніе между яхтами стало быстро уменьшаться и скоро «Забавѣ» удалось вернуть первое мѣсто въ гонкѣ. Когда «Забава» была уже не далеко отъ Толбухина маяка однимъ изъ налетѣвшихъ шкваликовъ у нея сломало сненьгу у фокъ-мачты и топсель вмѣстѣ съ огромнымъ болунъ-кливеромъ упали въ воду. Однако это не помѣшало ей всетаки окончить гонку первой и въ 2 ч. 39 м. 3 с. дня она прорѣзала створную линію между входными кронштадтскими бочками. Вся дистанція была пройдена «Забавою» въ 18 ч. 49 м. 3 сек., на 1 ч. 11 м. 27 сек. раньше яхты Нюландскаго Яхтъ-Клуба.

П. Ѳ. Самохваловъ.
Членъ Комитета СПБ. р. Я. К.
(1867—1885 г.г.).

Такимъ образомъ первая встрѣча на парусныхъ гонкахъ С.-Петербургскаго рѣчного и Нюландскаго Яхтъ-Клубовъ окончилась полной побѣдой яхты петербургскаго яхтъ-клуба и эта побѣда могла считаться тѣмъ болѣе полной,

что «Забава» была построена по чертежу члена Рѣчного Яхтъ-Клуба и въ его же шлюпочной мастерской.

Другой интересной гонкой въ этомъ сезонѣ была гонка 14 августа для класса 10-ти тонниковъ, самаго многочисленнаго изъ всѣхъ клубскихъ разрядовъ. Здѣсь изъ числа 6 яхтъ былъ первымъ «Витязь» съ рулевымъ И. Марковымъ, обогнавшій съ учетомъ на 2 мин. 8 сек. лучшую клубскую яхту «Жемчугъ» и заслужившій этой побѣдой себѣ славу лучшаго ходока въ своемъ классѣ.

Сильное развитіе паруснаго дѣла въ Яхтъ-Клубѣ нѣсколько скрашивало неудачи его на поприщѣ гребного спорта. Хотя въ этомъ году среди членовъ Клуба и появилось нѣсколько новыхъ любителей гребного дѣла, съ увлеченіемъ отдавшихся этому спорту, но настоящихъ опытныхъ гребцовъ у Клуба оставалось немного—всего лишь одна команда, состоящая по прежнему изъ Пфеффера, Лемке, Кернера и Колкунова, уже въ это время нѣсколько остывшая къ гребнымъ состязаніямъ.

Вѣроятно это временное охлажденіе къ гребному спорту и было причиной того, что въ 1877 году, равно какъ и въ слѣдующіе годы вплоть до 1882 года, не состоялось состязаній на званіе «перваго гребца Яхтъ-Клуба».

Однако, призъ Морского Министерства (прогулочная четырехвесельная шлюпка) въ этомъ году былъ назначенъ по прежнему по очереди на гребную гонку. Отсутствіе англичанъ на этой гонкѣ дало возможность этотъ министерскій призъ получить клубской четверкѣ «Голубушка», все съ той-же Клубской командой, состоящей изъ Пфеффера, Кернера, Лемке и Колкунова и рулеваго Стефаница. Ихъ соперники, другая клубская команда — Гааръ, князь Несвицкій, Эбергардтъ и Рулицкій съ рулевымъ Штаммеръ на гигѣ «Нева» отстали отъ нихъ на 4 мин. 20 с. Выигранная командой «Голубушки» прогулочная шлюпка была принесена ею въ даръ Клубу, въ память чего и названа была «Подаркомъ».

Яхтъ-Клубу все-таки пришлось въ этомъ году одинъ разъ встрѣтиться съ англичанами на гонкѣ 17 іюля и его гигъ «Невка», съ командой состоящей изъ В. Александрова, В. Маевскаго, Э. Келлера и Н. Максимова и рулевого Н. П. Семенова, вынужденъ былъ уступить первое мѣсто англійской гичкѣ «Wawe» съ гребцами братьями Бергманъ, Бутцъ и Е. Хенлей и рулевымъ А. Хенлей.

Среди своихъ занятій въ области паруснаго и гребного спорта члены Клуба однако не позабывали съ большимъ вниманіемъ и интересомъ слѣдить вообще за всѣмъ, что такъ или иначе соприкасалось съ морскимъ дѣломъ. И вотъ, когда въ этомъ году тремъ морякамъ русскаго торговаго флота удалось совершить на утломъ суденышкѣ рискованное плаваніе въ Неву изъ

рѣки Енисея вокругъ Швеціи и тѣмъ открыть морской путь къ богатой Сибири, въ Яхтъ-Клубѣ сейчасъ же возникло желаніе по мѣрѣ своихъ средствъ почтить этихъ героевъ моряковъ—командира совершившей это плаваніе шхуны «Заря» Шваненберга и его сподвижниковъ штурмановъ Нумелина и Мейвальда, а также и высказать свое уваженіе владѣльцу шхуны М. К. Сидорову, давно и упорно преслѣдовавшему идею—найти морской путь къ берегамъ Сибири. Въ честь этихъ лицъ 3 декабря въ зимнемъ помѣщеніи Яхтъ-Клуба былъ устроенъ обѣдъ по подпискѣ, на которой и были приглашены какъ М. К. Сидоровъ, такъ и г. Шваненбергъ съ своими двумя сотрудниками. Послѣ обѣда Вице-Командоръ И. К. Дараганъ отъ лица Клуба поднесъ тремъ морякамъ—героямъ каждому по серебрянному кубку и сверхъ того еще передалъ г. Шваненбергу отъ имени клубскихъ дамъ-сибирячекъ особый подарокъ.

Ставшая исторической шхуна «Заря» была пожертвована ея владѣльцемъ г. Сидоровымъ на память о ея плаваніи Яхтъ-Клубу, гдѣ и хранилась долгое время.

15 апрѣля 1877 года закончился первый годъ Мореходныхъ Классовъ и Яхтъ-Клубъ могъ теперь увидѣть результаты дѣятельности ихъ за первый годъ существованія. Двое учениковъ старшаго класса съ успѣхомъ выдержали правительственный экзаменъ на званіе шкипера каботажнаго и штурмана дальняго плаванія, остальные 5 учениковъ не были допущены къ этому экзамену только за неимѣніемъ установленнаго числа мѣсяцевъ плаванія. Начиная второй учебный годъ, открывшійся 15 октября 1877 года, Яхтъ-Клубъ въ старшемъ классѣ насчитывалъ 9 учениковъ и въ младшемъ—11 учениковъ. Такимъ образомъ уже результаты перваго учебнаго года давали возможность предполагать, что дѣло въ Мореходныхъ Классахъ Яхтъ-Клуба, несмотря на свою новизну, было организовано вполнѣ удовлетворительно и отъ Классовъ этихъ Клубъ вполнѣ могъ ожидать въ ближайшемъ будущемъ хорошихъ результатовъ.

1878.

Въ виду вторичнаго отказа А. И. Лера отъ званія Командора Клуба, еще до начала навигаціи 1876 года былъ избранъ на эту должность Начальникъ отряда Морского Училища капитанъ I ранга В. Н. Брылкинъ. Такимъ образомъ дѣятельность Клуба въ этомъ году прошла подъ руководствомъ почти всего новаго состава Комитета.

Заботы этого новаго Комитета по отношенію къ внутренней жизни Клуба были направлены прежде всего къ достиженію наивозможной экономіи

въ расходахъ по управленію его дѣлами и образованію возможно большаго клубскаго запаснаго капитала, самаго важнаго фактора любаго предпріятія. Особенно же много стараній Комитетомъ было приложено къ поднятію на должную высоту гребного дѣла, упавшаго за послѣднее время и утратившаго для членовъ Клуба почти всякій интересъ. Въ какомъ положеніи въ то время находилось въ Яхтъ-Клубѣ гребное дѣло, очень ярко характеризуется слѣдующими строками годового отчета Комитета 1878 года: «Несмотря на значительные призы, выдаваемые въ теченіи послѣднихъ лѣтъ на гребныхъ гонкахъ, гребныя суда ни улучшились въ качествѣ, ни усовершенствовались и въ конструкціи. На гребную гонку на почетный флагъ уже два года не являлось ни одного состязателя, также какъ и на гонки Англійскаго Общества. Вообще гребное дѣло у насъ ведется апатично. Гребцы четверокъ только за недѣлю до состязанія видѣли себя въ первый разъ въ полномъ составѣ и могли въ первый разъ сдѣлать пробную дистанцію. А между тѣмъ кому не извѣстно, что гребныя гонки требуютъ продолжительной физической подготовки. Совершенно противоположное мы видимъ въ парусномъ клубскомъ дѣлѣ. Здѣсь еще зимою члены Клуба стараются исправить неудачи минувшаго года, дѣлаютъ измѣненія въ конструкціи своихъ яхтъ, въ ихъ рангоутѣ и парусахъ и къ новой навигаціи владѣлецъ каждой яхты надѣется быть побѣдителемъ на гонкахъ, проигрышъ же приза ведетъ за собою лишь пари съ владѣльцемъ побѣдившей яхты. Навигаціи двухъ послѣднихъ лѣтъ могутъ служить лучшимъ и фактическимъ доказательствомъ того положенія, что парусный спортъ въ Клубѣ далеко оставилъ за собою гребной».

В. Н. Брылкинъ.
Командоръ СПБ. р. Я. К.
1878—1881 г.

Для поднятія гребного дѣла Комитетъ прежде всего находилъ необходимымъ привлечь къ нему извнѣ молодыя силы, именно допустить безплатное посѣщеніе Яхтъ-Клуба молодыми людьми и воспитанниками учебныхъ заведеній, не достигшими еще 21 лѣтняго возраста, и предоставить имъ право пользоваться общественными гребными судами Клуба. Для увеличенія числа послѣднихъ Комитетъ призналъ очень полезнымъ пріобрѣсти по возможно дешевой цѣнѣ отъ членовъ Клуба гребныя суда, для чего предполагалъ открыть подписку или устроить нѣсколько платныхъ праздниковъ.

Однако всѣ эти старанія Комитета—поднять клубское гребное дѣло—ни къ чему не привели. Допущеніе въ Яхтъ-Клубъ воспитанниковъ учебныхъ заведеній было признано неудобнымъ, а молодыхъ людей, не воспитанниковъ учебныхъ заведеній, появлялось мало. Такимъ образомъ оставалось по прежнему только ждать, что новые любители гребного дѣла появятся наконецъ въ средѣ членовъ Клуба. Однако прошло болѣе 5 лѣтъ, прежде чѣмъ среди членовъ стали появляться новые хорошіе гребцы и гребное дѣло какъ-бы воскресло снова на нѣкоторое время.

Парусный же спортъ, дѣйствительно, въ то время въ Клубѣ шелъ быстро впередъ и результаты 1878 года какъ нельзя лучше это доказывали. Интереснѣйшая гонка отъ Кронштадта вокругъ маяка Нерва, экстренная гонка въ Петергофѣ въ присутствіи Государя Наслѣдника Цесаревича, нынѣ въ Бозѣ почивающаго Императора Александра III, и наконецъ побѣды нашихъ яхтъ на гонкахъ въ Выборгѣ лучше всего доказываютъ справедливое заключеніе Комитета.

Морская гонка вокругъ маяка Нерва, на дистанцію около 103 мор. миль, состоялась 10 и 11 іюня 1878 года. Начиналась она отъ бѣлой входной бочки на Большомъ Кронштадтскомъ рейдѣ, конецъ же ея былъ на Восточномъ рейдѣ у корвета «Варягъ». Несмотря на значительную дистанцію, въ ней приняли участіе пять слѣдующихъ яхтъ: «Забава», на рулѣ которой шелъ по прежнему ея конструкторъ А. Родіоновъ, «Славянинъ» съ рулевымъ владѣльцемъ Старкомъ, «Наяда» съ рулевымъ Семеновымъ, «Лола» съ рулевымъ барономъ Стакельбергомъ и «Зюйдъ-Вестъ» съ рулевымъ Кованько. Стартъ былъ сдѣланъ въ 1 часъ ночи 10 іюня при слабомъ S. Гонку началъ «Славянинъ», за нимъ тотчасъ «Зюйдъ-Вестъ», потомъ «Забава«, «Лола» и «Наяда». Во время этой гонки большею частью дули слабые вѣтры изъ W-ой четверти, доходившіе иногда до штиля. Несмотря на эти перемѣнчивыя условія «Забава» всю первую половину гонки шла первою, имѣя далеко за собою «Наяду» и «Славянина». «Лола» же и «Зюйдъ-Вестъ», не доходя острова Сескара, значительно отстали и вынуждены были отказаться отъ состязанія. W-ую вѣху у Нерва «Забава» обогнула въ 4 ч. 6 мин. 30 сек. пополудни 10 іюня. Только спустя 4 ч. 43 м. 30 сек. подошла къ повороту «Наяда». «Славянинъ» же обогнулъ вѣху въ 12 ч. 34 м. ночи, то есть послѣ «Забавы» почти на $8^{1}/_{2}$ часовъ.

Ночью почти совершенно стихло и яхты совсѣмъ не подвигались впередъ. Лишь около 4 часовъ утра 11 іюня потянулъ легкій W и затѣмъ, перейдя на SW, нѣсколько усилился, давъ тѣмъ возможность «Забавѣ» добраться до Кронштадта. Но здѣсь вѣтеръ окончательно стихъ и «Забава» принуждена была даже стать на якорь. Между тѣмъ въ морѣ продолжалъ дуть слабый W,

Почетный Командоръ
С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба
Василій Юрьевичъ Познанскій.

который помогъ «Наядѣ» и «Славянину» уменьшить разстояніе между ними и «Забавой» почти на половину. Въ 11 час. 4 мин. 20 сек. утра «Забава» окончила гонку, пройдя всю дистанцію въ 103 м. мили въ 33 ч. 53 м. 50 сек. и получила призъ Великаго Князя Алексѣя Александровича. Второй пришла къ створу «Наяда», но вслѣдствіе даваемаго ею учета «Славянину» второй призъ достался послѣднему. Дистанція была пройдена «Славяниномъ» на 4 ч. 33 м. 5 сек. тише «Забавы».

Огромное значеніе въ жизни Яхтъ-Клуба имѣла гонка, устроенная 30 іюля въ Петергофѣ, въ присутствіи Государя Наслѣдника Цесаревича Великаго Князя Александра Александровича и Его Августѣйшей Супруги. Это была первая парусная гонка Клуба, происходившая въ присутствіи Высочайшихъ Особъ. Состояла она изъ 4 разрядовъ яхтъ и одного разряда военныхъ катеровъ съ рулевыми воспитанниками Морского Училища.

Всѣ участвующія суда должны были сдѣлать дистанцію въ 9 морскихъ миль, пройдя дважды треугольникъ, составленный яхтою «Царевна», тендеромъ «Кадетъ» и ботомъ «Малютка».

Участвовало въ этой интересной гонкѣ всего 18 судовъ. Передъ началомъ ея всѣ участники были выстроены въ одну линію на якоряхъ, начиная отъ Петергофской военной гавани къ N. Затѣмъ, когда около 2 часовъ дня Ихъ Императорскія Высочества Государь Наслѣдникъ Цесаревичъ и Государыня Цесаревна прибыли изъ Военной Петергофской гавани на яхту «Царевна», былъ данъ пушкою сигналъ и всѣ яхты стали сниматься въ послѣдовательномъ порядкѣ на лѣвый галсъ, послѣ чего, сдѣлавъ поворотъ оверштагъ, проходили правымъ галсомъ подъ кормою яхты «Царевна» и вступали въ гонку.

Превосходная погода и хорошій ровный W-ый вѣтеръ какъ нельзя болѣе способствовали красотѣ этой чудной картины и успѣху всей гонки. Около 6 часовъ вачера яхты стали подходить къ конечному створу. Первой неслась къ «Царевнѣ» подъ всѣми парусами огромная шхуна «Забава», которая лихо прорѣзавъ створную линію сейчасъ же стала на якорь. Еще не успѣла она убрать парусовъ, какъ Наслѣдникъ Цесаревичъ изволилъ на нее прибыть. Осмотрѣвъ во всѣхъ подробностяхъ яхту и выразивъ свое удовольствіе владѣльцу П. Ф. Самохвалову и конструктору Родіонову по поводу того, что такая прекрасная яхта выстроена въ мастерской Яхтъ-Клуба и по чертежамъ русскаго любителя, Его Высочество изволилъ возвратиться на Императорскую яхту.

Вслѣдъ за «Забавой» понемногу стали подходить къ «Царевнѣ» и другіе участники состязанія. По окончаніи гонки рулевые яхтъ, пришедшихъ первыми въ своихъ разрядахъ—«Забавы», «Рѣзвушки», «Ундины,» «Дуная» и военнаго

катера съ корвета «Варягъ», были приглашены на яхту «Царевна», гдѣ и состоялась раздача призовъ, причемъ послѣдніе милостиво были выданы Государыней Цесаревной. При прощаніи Ихъ Высочества изволили передать Командору Клуба свое пожеланіе присутствовать на подобной же гонкѣ въ слѣдующемъ году.

Такое же большое значеніе для паруснаго клубскаго спорта имѣла побѣда двухъ клубскихъ яхтъ на первой парусной гонкѣ, устроенной только что основавшимся въ этомъ году Выборгскимъ Паруснымъ Обществомъ. Яхты Рѣчного Яхтъ-Клуба въ первый разъ за все его существованіе принимали участіе въ парусной гонкѣ посторонняго общества и поэтому побѣда ихъ должна была явиться для Клуба особенно лестною. На гонку, устроенную новымъ финляндскимъ паруснымъ обществомъ, изъ Петербурга отправились три яхты—«Славянинъ» съ рулевымъ И. Марковымъ, «Интрига» Н. Стефаница и «Темза» Ростовскаго и кромѣ того общественный пароходъ «Первенецъ», на которомъ находилось болѣе 30 членовъ Яхтъ-Клуба. Однако послѣдній вслѣдствіе сильнаго вѣтра и волненія вынужденъ былъ вернуться обратно. Всѣ три яхты вышли побѣдительницами на выборгской гонкѣ, причемъ «Славянинъ» и «Интрига» получили первые призы, «Темза» же была второю за «Интригой».

Внутренняя жизнь Клуба этого года была оживлена участіемъ его въ чествованіи побѣдоносныхъ русскихъ войскъ, возвращавшихся съ театра военныхъ дѣйствій послѣ войны съ Турціею. Желая воздать должное своимъ сосѣдямъ—Л.-Гв. Гренадерскому полку, квартирующему на Петербургской сторонѣ и только-что вернувшемуся съ войны, Комитетъ Яхтъ-Клуба рѣшилъ устроить обѣдъ по подпискѣ въ честь храбрыхъ Гренадеровъ. На этотъ обѣдъ были приглашены всѣ офицеры полка во главѣ съ ихъ командиромъ Свиты Его Императорскаго Величества генералъ-маіоромъ Любовицкимъ, который въ виду его заслугъ отечеству и былъ тогда же избранъ почетнымъ членомъ Яхтъ-Клуба. Благодаря распорядительности членовъ Клуба Лера, Соколова, Михельсона и Вейтцеля этотъ праздникъ прошелъ замѣчательно весело, оставивъ самыя лучшія воспоминанія у всѣхъ присутствующихъ, въ томъ числѣ и у офицеровъ Л.-Гв. Гренадерскаго полка, ко-

Свиты Е. И. В. Генералъ-Маіоръ.
Ю. В. Любовицкій
Почетный членъ СПБ. р. Я. К.

торые не замедлили отблагодарить членовъ Клуба за ихъ пріемъ поднесеніемъ Клубу на память цѣннаго серебряннаго кубка художественной работы.

Оживленно также прошли устроенные текущимъ лѣтомъ въ Яхтъ-Клубѣ членомъ Клуба А. А. Соколовымъ три спектакля въ пользу Добровольнаго Флота, давшіе чистой прибыли свыше 200 рублей, которые и были затѣмъ препровождены по назначенію.

Учрежденные два года тому назадъ Мореходные Классы и въ этомъ году продолжали успѣшно функціонировать, обучая въ теченіи 1877 — 1878 г. г. 23 ученика, изъ которыхъ шести удалось окончить классы и выдержать правительственный экзаменъ. Въ этомъ году между прочимъ Комитетомъ Классовъ было предпринято изданіе «Курса лоціи» для пользованія Мореходныхъ Классовъ. До того времени приходилось пользоваться рукописнымъ курсомъ, составленнымъ корпуса флотскихъ штурмановъ подполковникомъ Н. Г. Анкудиновымъ, что конечно было сопряжено съ огромнымъ неудобствомъ для учениковъ. Поэтому Комитетъ Мореходныхъ Классовъ и рѣшилъ, съ согласія автора, курсъ этотъ отпечатать на свой счетъ въ количествѣ 700 экземпляровъ, изъ которыхъ большая часть затѣмъ была распродана и вырученной отъ продажи суммой были покрыты всѣ издержки по изданію, не считая достаточнаго числа экземпляровъ лоціи, оставленнаго для пользованія учениковъ самихъ Классовъ.

Закончился 1878 годъ, по примѣру 1875 года, опять объявленіемъ Комитетомъ конкурса на составленіе чертежа 10-ти тонной яхты, которую предполагалось выдать въ слѣдующемъ году призомъ Морского Министерства. На этотъ разъ изъ числа представленныхъ чертежей лучшимъ былъ признанъ проектъ, составленный членомъ Клуба А. Д. Родіоновымъ, по чертежамъ котораго было уже построено не одно клубское судно и въ томъ числѣ 30-ти тонная яхта «Забава», лучшій ходокъ Яхтъ-Клуба. Къ постройкѣ яхты по премированному чертежу было приступлено еще въ концѣ 1878 г. и къ слѣдующей навигаціи предполагалось ее закончить,

1879.

Въ 1879 году Яхтъ-Клубъ понесъ чувствительную утрату въ лицѣ своего члена Карла Андреевича Михельсона, бывшаго съ основанія Яхтъ-Клуба почти безсмѣнно хранителемъ его капиталовъ и казначеемъ. Помимо этого, постройка дачи и зимняго флигеля, устройство катка въ Юсуповомъ саду — все это было дѣломъ, въ которое К. А. Михельсонъ вложилъ не мало труда и заботъ. Вообще Карлъ Андреевичъ принималъ самое дѣятельное участіе во всѣхъ хозяйственныхъ клубскихъ работахъ. Особенно яхтъ-клубскій катокъ долженъ по

Вице-Командоръ СПБ. р. Я. К.
И. К. Дараганъ.

справедливости считаться его дѣтищемъ и если это клубское предпріятіе могло просуществовать 12 лѣтъ и приносить даже Клубу въ первые свои годы значительную прибыль, то только благодаря неусыпнымъ трудамъ К. А. Михельсона. Съ его кончиной на должность казначея Клуба былъ выбранъ членъ Комитета Н. А. Стефаницъ, занимавшій затѣмъ эту обязанность въ теченіи болѣе 20 лѣтъ.

Старанія Комитета поднять въ Яхтъ-Клубѣ упавшій гребной спортъ продолжали, однако, по прежнему оставаться безплодными; члены Клуба съ каждымъ годомъ все менѣе и менѣе интересовались этой стороной воднаго спорта и Клубъ понемногу принималъ видъ исключительно паруснаго общества, какъ бы оправдывая на дѣлѣ свое названіе «яхтъ-клуба». Число гребныхъ гонокъ поневолѣ пришлось сократить всего до двухъ въ сезонѣ, равно какъ и назначеніе призовъ Морского Министерства на эти гонки теряло теперь всякій смыслъ впредь до появленія среди членовъ Клуба новыхъ любителей гребного дѣла.

За-то каждая новая навигація являлась яркимъ доказательствомъ огромнаго развитія въ Яхтъ-Клубѣ паруснаго спорта, проявлявшагося, главнымъ образомъ, въ парусныхъ состязаніяхъ. Здѣсь, наоборотъ, уже нѣсколько лѣтъ подрядъ ежегодно устраивались парусныя гонки сверхъ программы, однако и этимъ не довольствовались клубскіе яхтсмены. Сверхъ этихъ гонокъ постоянно устраивались еще частныя гонки и держались пари. Пари держали не только владѣльцы яхтъ, но и члены не судовладѣльцы, которымъ многіе изъ владѣльцевъ охотно давали свои суда для такихъ матчей. Минувшій годъ особенно изобиловалъ такими состязаніями и къ концу его даже осталось нѣсколько пари, неразыгранныхъ за прекращеніемъ навигаціи.

Среди членовъ Клуба въ то время было нѣсколько дѣйствительно выдающихся рулевыхъ, изъ которыхъ безспорно первое мѣсто занималъ членъ Клуба и Комитета И. А. Марковъ. Это былъ настоящій морякъ-любитель, изучившій всесторонне яхтенное дѣло. Какъ раньше онъ былъ превосходнымъ гребцомъ и лихимъ въ командѣ матросомъ, такъ теперь онъ явился рулевымъ, не имѣвшимъ себѣ соперниковъ. Особенно ярко выразилось искусство И. А. Маркова, какъ рулевого, въ 1879 г. Этотъ сезонъ былъ настоящимъ тріумфомъ этого члена Яхтъ-Клуба. На какихъ-бы яхтахъ и шлюпкахъ онъ не

выступалъ въ этомъ году на гонкахъ, суда эти постоянно выходили побѣдителями.

Увлеченіе парусными гонками, захватившее въ то время членовъ Клуба, отражалось замѣтно и на всей его дѣятельности. Въ 1879 году дѣятельность Клуба, помимо цѣлаго ряда безспорно интереснѣйшихъ парусныхъ гонокъ, не можетъ быть отмѣчена ни однимъ другимъ фактомъ. Среди же парусныхъ гонокъ прежде всего выдѣляется гонка, состоявшаяся, какъ и въ минувшемъ году, на Петергофскомъ рейдѣ въ присутствіи Государя Наслѣдника Цесаревича Великаго Князь Александра Александровича и Августѣйшей Его Супруги, слѣдившихъ за гонкою съ яхты «Царевна». Благодаря вполнѣ благопріятной погодѣ и дувшему въ день гонки, 29 мая, свѣжему WNW-ому вѣтру около 4 балловъ, гонка прошла замѣчательно удачно. Всѣ участвующія яхты быстро обошли ту же дистанцію, что и въ минувшемъ году, и кромѣ того по желанію Государя Наслѣдника сдѣлали еще одинъ кругъ. Первые призы достались яхтамъ «Забава», «Витязь» и «Зюйдъ-Вестъ», при чемъ этой послѣдней яхтѣ, шедшей подъ управленіемъ И. А. Маркова, удалось побить и принявшую участіе въ этой гонкѣ яхту Выборгскаго Паруснаго Общества г. Пальмрота *). По окончаніи гонки всѣ рулевые были приглашены опять, по примѣру 1878 года, на яхту «Царевна« и взявшіе призы удостоились чести получить ихъ лично отъ Государыни Цесаревны.

Такой же исключительный интересъ вызвала гонка, устроенная 9 и 10 іюля для большихъ яхтъ отъ Кронштадта до шхеръ Аспэ, на дистанцію около 80 мор. миль на призъ Наслѣдника Цесаревича. На этотъ разъ помимо шхуны «Забава» Самохвалова, обычной участницы всѣхъ большихъ морскихъ клубскихъ гонокъ, въ состязаніи приняли участіе еще два сравнительно небольшихъ тендера—«Витязь» съ рулевымъ А. Кованько и «Славянинъ» подъ управленіемъ Старка. На рулѣ «Забавы» шелъ, какъ и раньше ея конструкторъ А. Родіоновъ.

Гонка началась около 5 часовъ утра 9 іюля отъ входныхъ бочекъ на Большомъ Кронштадтскомъ рейдѣ. Въ этотъ день дулъ сильный W-ый вѣтеръ съ дождемъ, доходившій временами до 7 балловъ. Не смотря на это всѣ три яхты вступили въ состязаніе, имѣя глухо зарифленные паруса. Начавшая послѣдней «Забава» уже вскорѣ послѣ начала гонки обогнала обоихъ своихъ конкуррентовъ, которые съ трудомъ могли вылавировывать противъ сильнаго противнаго вѣтра и огромнаго волненія. Однако до 3 час. дня они всетаки продержались въ открытомъ морѣ и не бросали гонки. Но тутъ, по-

*) Безъ названія.

терявъ всѣ шансы на призъ, а также вслѣдствіе сильнаго утомленія командъ, они вынуждены были отказаться отъ гонки и поспѣшили укрыться въ Біоркэ-Зундѣ. Между тѣмъ «Забава» продолжала, несмотря на лавировку, быстро приближаться къ цѣли — шхерамъ Аспэ—и въ 12 час. 40 мин. слѣдующаго дня, 10 іюля, прошла конечную створную линію между пароходомъ «Рюрикъ», на которомъ находилась Гоночная Комиссія и корветомъ «Варягъ», сдѣлавъ всю дистанцію въ 31 час. 6 мин. и 15 секундъ. Въ Аспэ ожидалъ яхты отрядъ судовъ Морского училища, подъ начальствомъ Командора Клуба В. Н. Брылкина. Команды военныхъ судовъ отряда, посланные на реи, привѣтствовали яхту-побѣдительницу громкими криками «ура».

А. А. Кованько.
Членъ Комитета СПБ. р. Я. К.
(1878—1881).

Утомленная бурнымъ переходомъ до Аспэ, команда «Забавы» была вознаграждена чудной лѣтней погодой, наступившей 10 іюля, которая дала возможность ей весело провести этотъ день до поздняго вечера въ обществѣ морскихъ офицеровъ эскадры, устроившихъ цѣлый рядъ пикниковъ на сосѣдніе острова подъ музыку и лихія матроскія пѣсни.

Наконецъ огромное спортивное значеніе имѣла парусная троекратная гонка, устроенная 9, 15 и 19 августа на призъ Морского Министерства—десяти-тонную яхту «Нырокъ», построенную въ клубской мастерской по премированному чертежу А. Д. Родіонова. Дистанція для всѣхъ трехъ гонокъ была обычная, около 24 морскихъ миль, и гонка назначена для разряда яхтъ 10-ти тонъ вмѣстимости. Къ этой гонкѣ ея участники готовились еще съ начала сезона; на нѣкоторыхъ, принимавшихъ участіе въ этой гонкѣ, яхтахъ были сдѣланы крупные передѣлки и почти для всѣхъ яхтъ участниковъ гонки, ихъ владѣльцами были изготовлены новыя паруса. Такого серьезнаго отношенія къ гонкамъ ни разу еще не наблюдалось въ яхтъ-клубской исторіи и это ярко рисовало то огромное развитіе гоночной стороны паруснаго клубскаго дѣла, которое въ то время существовало въ Яхтъ-Клубѣ. Всего записалось на эти гонки восемь яхтъ: «Рѣзвушка», «Витязь», «Славянинъ», «Жемчугъ», «Рыбка», «Аида» и «Ундина». По условію яхта, получившая наименьшую сумму времени во всѣхъ трехъ гонкахъ, должна была получить призъ Морского Министерства. Въ первой гонкѣ первымъ былъ «Славянинъ» Старка, шедшій подъ управленіемъ И. Маркова и побившій лучшія клубскія

яхты разряда десятитонниковъ «Рѣзвушку» и «Витязя», пришедшихъ за нимъ въ такомъ же порядкѣ. На второй гонкѣ этимъ двумъ яхтамъ удалось побить «Славянина», но въ послѣдней гонкѣ, происходившей при сильномъ W-омъ вѣтрѣ до 7 балловъ, снова оказался первымъ «Славянинъ». Ему-то такимъ образомъ, и достался призъ Морского Министерства. Время этой яхты за всѣ три гонки было почти на 20 минутъ лучше времени слѣдующей за нимъ яхты «Рѣзвушки». Эта побѣда явилась снова тріумфомъ И. А. Маркова, рулевого яхты «Славянина», которая до того почти всегда вынуждена бывала уступать первенство двумъ своимъ соперникамъ «Рѣзвушкѣ» и «Витязю».

Какъ и въ минувшемъ году петербургскіе яхтсмены снова пробовали попытать въ этомъ году счастье на гонкахъ Выборгскаго Парусного Общества. Двѣ ихъ яхты, «Витязь» и «Славянинъ», приняли участіе въ гонкѣ этого общества на Большомъ Трандзундскомъ рейдѣ въ разрядѣ десятитонниковъ и опять, обоимъ имъ удалось придти впереди финляндской яхты «Эгира» Нюландскаго Яхтъ-Клуба съ рулевымъ Вигеліусомъ, причемъ первымъ былъ «Витязь» съ рулевымъ А. Кованько, на 1 минуту впереди «Славянина» и на 1 мин. 39 сек.—«Эгира».

Яхта **„Витязь“**, И. К. Дарагана.
(Призъ Морского Министерства 1876 г.).

Единственный фактъ, могущій быть отмѣченнымъ во внутренней жизни Клуба этого года,—это измѣненіе въ дѣлѣ завѣдыванія клубской шлюпочной мастерской. Въ первой половинѣ лѣта ея распорядитель членъ Клуба А. А. Кованько отказался отъ этой должности и такъ какъ среди членовъ Клуба не находилось желающихъ взять на себя сложную обязанность завѣдующаго, то мастерская была передана въ аренду члену Клуба князю Я. И. Несвицкому согласно заключенному съ нимъ договору, по которому послѣднимъ гарантировался Клубу ежегодный доходъ съ мастерской въ 1.000 рублей.

1880.

Двадцатьпервую свою навигацію Рѣчной Яхтъ-Клубъ открылъ 11 мая 1880 года въ присутствіи своего Августѣйшаго Покровителя Великаго Князя Константина Николаевича, прибывшаго на клубскій праздникъ вмѣстѣ со своимъ сыномъ Великимъ Княземъ Константиномъ Константиновичемъ. Какъ и при всѣхъ прежнихъ посѣщеніяхъ Его Императорское Высочество особенно интересовался клубскою шлюпочною мастерскою и строющимися въ ней судами; однако и клубская гавань, и находящіеся въ ней яхты были Великимъ Княземъ осмотрѣны во всѣхъ подробностяхъ. Выразивъ свое совершенное удовольствіе по поводу всего видѣннаго и пожелавъ Яхтъ-Клубу дальнѣйшаго преуспѣянія въ его дѣятельности, Ихъ Высочества въ 5 часовъ отбыли изъ помѣщенія Клуба.

Первый годъ третьяго десятилѣтія Рѣчного Яхтъ-Клуба ознаменовался какъ-бы нѣкоторымъ оживленіемъ его гребного дѣла. У Клуба въ этомъ году появилось нѣсколько новыхъ молодыхъ гребцовъ, которые, составивъ команды, стали серьезно заниматься греблей и уже по результатамъ этого сезона можно было предвидѣть, что возрожденіе гребного дѣла не за горами. По программѣ въ этомъ году было назначено всего три гребныхъ гонки, однако желая поощрить новыхъ своихъ гребцовъ, Комитетъ не замедлилъ устроить въ теченіи лѣта еще семь дополнительныхъ гонокъ по четвергамъ, разсчитывая за одно привлечь этими гонками и публику на свои танцевальные вечера, устраиваемые каждый четвергъ и за послѣднее время начавшіеся плохо посѣщаться. Изъ новыхъ гребцовъ Яхтъ-Клуба обращала на себя вниманіе команда, состоящая изъ г.г. Ешинскаго, Катани и двухъ братьевъ Третьяковыхъ, которая подъ руководствомъ бывшаго лучшаго клубскаго гребца М. Г. Пфеффера дѣятельно и серьезно готовилась къ предстоящимъ состязаніямъ и въ короткое сравнительно время уже была въ состояніи принять участіе въ гонкахъ. Выступивъ первый разъ на гребной гонкѣ 3 іюля эта команда, имѣя на рулѣ своего учителя Пфеффера, легко обогнала двухъ своихъ соперниковъ и затѣмъ снова вышла побѣдительницей на большой

Членъ СПБ. р. Я. К.
М. Г. Пфефферъ.

гребной гонкѣ 6 іюля на призъ Морского Министерства (байдарка), назначенный въ этомъ году снова на гребную гонку въ видахъ ихъ поощренія. Во время этой гонки Яхтъ-Клубъ имѣлъ удовольствіе принимать у себя Его Высочество Герцога Георгія Михаиловича Мекленбургскаго, посѣтившаго впервые помѣщеніе Яхтъ-Клуба и оставшагося крайне довольнымъ всѣмъ въ немъ видѣннымъ.

Яхта **„Норвежецъ“** Н. А. Стефаница.

Назначивъ призъ Морского Министерства на гребную гонку, Комитетъ не считалъ однако себя вправѣ лишать и парусныя гонки этого интереснаго приза и для нихъ были назначены три министерскихъ приза: для разряда десяти-тонниковъ — полупалубный ботикъ «Призъ», для разряда ботиковъ съ постоянными килями до 2 тоннъ вмѣстимости — ботикъ съ выдвижнымъ килемъ «Венцель», и на разрядъ ботиковъ съ выдвижными килями до 3 тоннъ вмѣстимости — складной тузикъ; при этомъ согласно условію въ двухъ первыхъ разрядахъ министерскіе призы должны были быть разыграны каждый на двухъ отдѣльныхъ гонкахъ.

Всѣ эти пять парусныхъ гонокъ на министерскіе призы оказались новымъ тріумфомъ для члена Клуба И. А. Маркова. Сперва на тендерѣ «Ныркѣ» онъ съумѣлъ побить на двухъ гонкахъ всѣхъ своихъ соперниковъ и получить призомъ ботикъ «Призъ», затѣмъ на «Призѣ» онъ пришелъ первымъ на двухъ же отдѣльныхъ гонкахъ и снова получилъ второй призъ Морского Министерства — ботикъ «Венцель», на которомъ въ свою очередь ухитрился получить и третій призъ Морского Вѣдомства — складной тузъ.

Помимо тендера «Нырка», ставшаго послѣ гонки на призъ Морского Министерства теперь лучшей яхтой въ разрядѣ десяти-тонниковъ, въ этомъ году списокъ судовъ Яхтъ-Клуба пополнился еще двумя яхтами отличными ходоками, взявшими затѣмъ впослѣдствіи не одинъ призъ на гонкахъ. Во-первыхъ въ этомъ году членами Клуба Биндеманомъ и Смельтомъ былъ выписанъ изъ Англіи тендеръ «Ко-і-норъ» 15-ти тоннъ вмѣстимости и во-вторыхъ въ концѣ минувшаго года пришелъ еще въ Яхтъ-Клубъ девяти-тон-

ный тендеръ «Норвежецъ», построенный въ Норвегіи для члена клуба Н. А. Стефаница.

Тендеръ «Ко-і-норъ» не замедлилъ принять участіе въ состязаніяхъ этого года и послѣ гонки 13 іюля, когда при свѣжемъ вѣтрѣ онъ далеко опередилъ всѣ безъ исключенія участвующіеся яхты, и въ томъ числѣ даже большую шхуну «Забаву» болѣе чѣмъ на 10 минутъ, онъ пріобрѣлъ себѣ сразу же славу лучшаго клубскаго ходока. Своего же соперника, яхту Норвежскаго Яхтъ-Клуба «Глимтъ», «Ко-і-норъ» въ этой гонкѣ обогналъ почти на полчаса.

Эта норвежская яхта прибыла въ Петербургъ изъ Тренделя въ Норвегіи, совершивъ подъ управленіемъ своего владѣльца Хоммера, длинный путь шхерами въ теченіи трехъ недѣль, изъ которыхъ около 14 дней она находилась подъ парусами. На яхтѣ «Глимтъ» прибыли вмѣстѣ съ г. Хоммеромъ еще три члена Норвежскаго Яхтъ-Клуба, которые провели почти все лѣто въ Яхтъ-Клубѣ и только въ концѣ сезона его покинули, оставивъ свою яхту на зимовку въ Петербургѣ.

Въ этомъ году члены Клуба—любители парусныхъ гонокъ не удовольствовались гонками, устроенными своимъ Клубомъ и, воспользовавшись любезнымъ приглашеніемъ финляндцевъ, отправились на пяти яхтахъ—«Ко-і-норѣ», «Гого», «Ныркѣ», «Норвежцѣ» и «Рыбкѣ», въ сопровожденіи общественнаго парохода «Первенецъ», на Трандзундскій рейдъ, гдѣ 22 іюля приняли участіе въ парусной гонкѣ Выборгскаго Паруснаго Общества и опять, какъ и въ два минувшіе года, вышли побѣдителями.

Членъ Комитета СПБ. р. Я.-К.
Н. А. Вейтцель.
(1876—1886).

Развитіе парусного спорта въ Яхтъ-Клубѣ отражалось замѣтно на клубскомъ буерномъ спортѣ, за послѣдніе годы также сильно развившимся и привлекавшимъ теперь массу любителей этого зимняго спортивнаго удовольствія. Помимо общественнаго буера «Мятель», построеннаго въ 1876 году, теперь въ спискахъ Яхтъ-Клуба уже числилось болѣе шести буеровъ, принадлежащихъ членамъ Клуба.

Въ самомъ концѣ 1880 года Комитетъ вслѣдствіе нѣкоторыхъ причинъ вынужденъ былъ нарушить контрактъ съ завѣдующимъ шлюпочною мастерскою княземъ Несвицкимъ и послѣдняя снова перешла въ вѣденіе Комитета, который постарался принять всѣ мѣры

къ тому, чтобы эта перемѣна нисколько не отразилась на ея работахъ. Такъ какъ никто изъ членовъ не хотѣлъ принять на себя обязанность распорядителя мастерской, то Комитетомъ уполномоченъ былъ на временное завѣдываніе ею членъ Н. А. Вейтцель, которому удалось съ успѣхомъ преодолѣть всѣ трудности какъ по пріемѣ мастерской отъ князя Несвицкаго, такъ и по устройству ея дальнѣйшей администраціи.

1881.

Тяжелый для всей Россіи 1881 годъ,—годъ мученической смерти Императора Александра II, — отразился замѣтно на общественной жизни Яхтъ-Клуба. Не до удовольствій было каждому русскому послѣ страшнаго несчастья, совершившагося 1 марта и въ Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ было въ этомъ году почти полное затишье. Обычные клубскіе праздники—открытіе и закрытіе его навигацій, семейные лѣтніе вечера, морскія бесѣды въ теченіи зимы, гребныя гонки и даже парусныя—все носило въ этомъ году отпечатокъ временного затишья.

Желая увѣковѣчить, по мѣрѣ своихъ силъ, память Царя-Мученика, члены Клуба, по иниціативѣ почетнаго члена Н. Х. Вилькинса, устроили между собою подписку, давшую свыше 600 руб., которые постановлено было препроводить въ Общество спасанія на водахъ для выдачи ежегодныхъ наградъ наиболѣе отличившимся при спасаніи погибающихъ. По докладѣ объ этомъ Вдовствующей Государынѣ Императрицѣ, Ея Императорское Величество соизволила повелѣть благодарить г. Вилькинса и жертвователей членовъ Яхтъ-Клуба.

Пріятнымъ исключеніемъ среди общаго тогдашняго клубскаго затишья являлась только дѣятельность шлюпочной мастерской и Мореходныхъ Классовъ Клуба.

Принявшій въ концѣ минувшаго года во временное свое завѣдываніе клубскую мастерскую членъ Комитета Н. А. Вейтцель, несмотря на неблагопріятныя условія, при которыхъ приходилось теперь работать послѣ разстроеннаго хозяйства князя Несвицкаго, съумѣлъ поставить прочно эту часть клубскаго хозяйства и возстановить прежнее довѣріе заказчиковъ и кредитъ поставщиковъ. Исполнивъ въ этомъ году разныхъ работъ почти на 30.000 рублей, мастерская получила прибыли 2.250 рублей, увеличивъ кромѣ того и свой запасный капиталъ.

13 сентября, въ день закрытія лѣтней навигаціи, состоялся спускъ 500-го судна, построеннаго шлюпочною мастерскою Клуба. Судно это было шестивесельный вельботъ, построенный по заказу Общества спасанія на водахъ. Всѣ построенныя мастерской за время ея 14-ти лѣтняго существованія 500 су-

довъ самыхъ различныхъ типовъ и величинъ представляли изъ себя стоимость до 150.000 рублей. Спускъ 500 судна былъ отпразднованъ мастерскою обѣдомъ, устроеннымъ для всѣхъ ея рабочихъ и клубскихъ матросовъ. Послѣ обѣда состоялась передъ Клубомъ небольшая парусная гонка спеціально для матросовъ, прошедшая крайне оживленно. Дувшій въ этотъ день довольно свѣжій W-вый вѣтеръ и крупное волненіе только благопріятствовали гонкѣ и участвующіе въ ней матросы послѣ полученнаго обѣда и угощенія лихо управлялись на своихъ шлюпкахъ и не смотря на сильный вѣтеръ всѣ шли подъ полными парусами. Энергія и распорядительность въ дѣлахъ шлюпочной мастерской Вейтцеля заставили Комитетъ просить его принять на себя должность распорядителя мастерской, на что г. Вейтцелемъ и было дано согласіе.

Завѣдующій Мореходными Классами СПБ. р. Я. К. **В. Л. Ивановъ.** (1880—1902).

Такіе же благопріятные результаты дало въ этомъ году еще и другое клубское предпріятіе — Мореходные Классы Яхтъ-Клуба. Вступившій съ минувшаго года въ завѣдываніе Мореходными Классами В. Л. Ивановъ, бывшій до этого въ нихъ преподавателемъ неморскихъ наукъ, всецѣло отдался этому полезному дѣлу и въ теченіи всего дальнѣйшаго существованія Классовъ оставался ихъ душею и единственнымъ ихъ руководителемъ. Кромѣ В. Л. Иванова много также были обязаны Классы еще другому своему преподавателю Д. М. Гончарову, который со дня основанія ихъ несъ на себѣ сложный трудъ преподаванія самой важной для будущихъ моряковъ науки -кораблевожденія и также пробылъ въ нихъ преподавателемъ за все время ихъ существованія. Все это конечно не могло не отразиться на процвѣтаніи Классовъ. Число учениковъ сильно увеличилось, прибыли также и денежныя средства, а эти оба фактора служили лучшимъ доказательствомъ пользы и цѣлесообразности этого клубскаго начинанія.

Какъ уже раньше было упомянуто, тихая дѣятельность Яхтъ-Клуба 1881 года отразилась даже и на парусномъ спортѣ, который уже нѣсколько лѣтъ подрядъ продолжалъ безпрерывно такъ замѣтно развиваться.

Въ этомъ году яхтъ-клубисты ни разу не откликнулись на приглашенія финляндскихъ и другихъ яхтъ-клубовъ принять участіе въ ихъ состязаніяхъ и всѣ парусныя клубскія прогулки ограничивались большею частью предѣлами Невской Губы. Не отличались обиліемъ записей, какъ въ минувшіе годы, и парусныя гонки самаго Яхтъ-Клуба. Но здѣсь главной причиной явилось совершенно уже исключительное обстоятельство, которое едва-ли гдѣ еще случалось и

Членъ СПБ. р. Я. К. **И. П. Томсонъ.**
(Членъ Гоночной Комиссіи 1882 г.).

на которое на годовомъ общемъ собраніи, при отчетѣ за 1881 годъ, Комитетомъ и Гоночной Комиссіей было даже обращено вниманіе членовъ Клуба. «Многіе отказывались отъ парусныхъ состязаній»—докладывалось Комитетомъ Общему Собранію, «въ виду постоянныхъ удачъ на нихъ одного изъ нашихъ членовъ (И. А. Маркова). Но удачи эти, говоря безпристрастно, не являлись слѣдствіемъ одного слѣпого счастья, они являлись результатомъ серьезнаго отношенія къ дѣлу этого настоящаго моряка-любителя. Прежде, нежели пуститься въ состязаніе, онъ старается всесторонне изучить всѣ качества своего судна и во время состязанія зорко слѣдитъ за тѣмъ, чтобы не упустить ни одного благопріятнаго обстоятельства и воспользоваться малѣйшей ошибкой своего соперника и, разумѣется, необладавшимъ такими же качествами его соперникамъ трудно соперничать съ нимъ». Гоночная же Комиссія въ своемъ годовомъ отчетѣ сообщала: «что И. А. Марковымъ взяты всѣ призы на гонкахъ, въ которыхъ онъ участвовалъ въ 1881 году, не должно показаться удивительнымъ, если принять во вниманіе, что изъ всѣхъ яхтъ-клубистовъ онъ болѣе другихъ практикуется въ парусномъ дѣлѣ и готовится къ гонкамъ, тогда какъ большинство вступаетъ въ состязаніе, надѣясь только на качества своихъ судовъ. И вотъ въ результатѣ всего этого многіе изъ членовъ Клуба перестали участвовать въ парусныхъ состязаніяхъ».

Дѣйствительно этотъ выдающійся рулевой Яхтъ-Клуба и въ этомъ году, какъ и въ минувшемъ, снова съумѣлъ взять всѣ первые призы на гонкахъ, въ которыхъ онъ участвовалъ, и въ томъ числѣ опять оба приза Морского Вѣдомства—два полупалубныхъ ботика, изъ которыхъ одному И. А. Марковымъ было дано названіе «Сорокъ девятый», по числу взятыхъ имъ за все время призовъ.

Кромѣ И. А. Маркова на гонкахъ этого года выдѣлились, какъ хорошіе рулевые, и раздѣлили съ нимъ призы: г. Биндеманъ, побившій снова, какъ и въ минувшемъ году, на своей новой яхтѣ «Ко-і-норъ» норвежскую яхту «Глимтъ», г. Томсонъ, взявшій призъ въ разрядѣ шести-тонныхъ яхтъ на яхтѣ «Аида», и на послѣдней гонкѣ для судовъ, не бравшихъ призовъ въ 1881 году, молодой членъ Яхтъ-Клуба И. И. Бергманъ, уже давно извѣстный Клубу, какъ одинъ изъ лучшихъ гребцовъ Англійскаго Общества «Стрѣла»; на парусныхъ же гонкахъ г. Бергманъ въ этомъ году выступалъ впервые и по удач-

Членъ СПБ. р. Я. К. **И. И. Бергманъ.**

ному началу можно тогда же было сказать, что этотъ новый членъ Яхтъ-Клуба скоро не замедлитъ стать опаснымъ соперникомъ И. А. Маркову.

Въ этомъ сезонѣ паруснымъ клубскимъ гонкамъ мѣшала очень неудачная погода, стоявшая почти все лѣто, и кажется ни въ одной клубской навигаціи не откладывалось столько гонокъ изъ-за безвѣтрія или какихъ-либо другихъ причинъ, какъ въ этомъ году. Между прочимъ въ этомъ году одна изъ гонокъ была отложена по совершенно ужъ исключительной причинѣ. Во время этой гонки одна изъ участвующихъ яхтъ «Александръ» была опрокинута налетѣвшимъ сильнымъ шквалomъ съ дождемъ и градомъ. Яхта затонула и лишь изъ воды виднѣлись топъ ея мачты и гафель. Бывшіе на «Александрѣ» членъ Клуба г. Штудтманъ со своимъ братомъ и еще одинъ пассажиръ были спасены подоспѣвшимъ къ мѣсту катастрофы тузикомъ съ яхты «Рѣзвушка». Однако этотъ случай произвелъ на Гоночную Комиссію и всѣхъ присутствовавшихъ такое сильное впечатлѣніе, что гонка была отложена.

13 сентября Яхтъ-Клубъ спустилъ свой флагъ и закончилъ свою лѣтнюю дѣятельность. Въ этотъ день на Общемъ Собраніи Командоръ Яхтъ-Клуба В. Н. Брылкинъ сложилъ по случаю своихъ служебныхъ обязанностей съ себя званіе Командора, въ которомъ онъ состоялъ уже четыре года и за это время приложилъ такъ много стараній для развитія парусного спорта въ Яхтъ-Клубѣ. Являясь однимъ изъ опытнѣйшихъ военныхъ моряковъ и большимъ знатокомъ паруснаго дѣла, В. Н. Брылкинъ особенно много вниманія удѣлялъ этому спорту. Морскія гонки на большія дистанціи, участіе судовъ Яхтъ-Клуба на гонкахъ въ Финляндіи и наконецъ устройство гонокъ въ Петергофѣ въ присутствіи Государя Наслѣдника—все это было организовано трудами и стараніями В. Н. Брылкина. Въ благодарность за всѣ эти заботы и труды его на пользу Рѣчного Яхтъ-Клуба онъ былъ избранъ въ началѣ слѣдующаго года въ почетные члены Клуба

Вмѣсто В. Н. Брылкина Общее Собраніе единогласно безъ баллотировки избрало Командоромъ Клуба А. И. Лера, пользовавшагося среди членовъ огромною популярностью и любовью. Въ этой должности А. И. Леръ оставался затѣмъ до самаго дня своей смерти, 26 августа 1884 года.

Еще ранѣе въ этомъ году также отказался отъ званія Вице-Командора Клуба И. К. Дараганъ и на его мѣсто былъ избранъ членъ Комитета Н. А. Стефаницъ. Такимъ образомъ къ концу 1881 года оба представителя Яхтъ-Клуба, стоящіе во главѣ его, теперь были новые.

Н. А. Стефаницъ.
Вице-Командоръ СПБ. р. Я. К.
(1881—1888).

Въ концѣ же этого года Яхтъ-Клубъ понесъ тяжелую утрату, потерявъ своего стариннаго члена Петра Тимофѣевича Образцова, принимавшаго самое дѣятельное участіе въ жизни Клуба съ перваго года его основанія, пользовавшагося среди его членовъ особенною популярностью и извѣстнаго подъ прозвищемъ «клубскаго дяди». Вступивъ въ члены Яхтъ-Клуба въ 1860 г., Петръ Тимофѣевичъ оставался до самаго дня своей кончины тѣмъ-же яхтъ-клубистомъ, какимъ онъ былъ и двадцать лѣтъ тому назадъ. Владѣя въ первые годы нѣсколькими парусными и гребными судами, П. Т. Образцовъ все время проводилъ на нихъ, плавая со своими «племянниками» по Средней Невкѣ и по взморью. Рѣчному Яхтъ-Клубу онъ посвящалъ все свое свободное время и за эти 23 года занималъ должности и члена Комитета и Гоночной Комиссіи, и Секретаря Яхтъ-Клуба, и даже его Вице-Командора. Постоянная веселость и незлобливость «Дяди» влекла къ нему каждаго изъ членовъ Клуба; это былъ человѣкъ съ «хрустальнымъ сердцемъ», какъ выразился про него одинъ изъ его «племянниковъ.» Извѣстенъ былъ П. Т. Образцовъ въ Яхтъ-Клубѣ еще своими фельетонами и стихами, которые онъ помѣщалъ въ издававшемся въ семидесятыхъ годахъ журналѣ «Яхта». Между прочимъ до нашего времени сохранились его «Воспоминанія изъ прошлаго Яхтъ-Клуба», помѣщенныя на страницахъ этого журнала, въ которыхъ имъ просто и съ юморомъ описываются первые годы яхтъ-клубской жизни на дачахъ Шишмарева и Волковой.

1882.

Зима 1881—1882 годовъ отличалась отсутствіемъ снѣга и гололедицей, благодаря чему любители буернаго катанья въ эту зиму могли вдоволь отдаться этому увлекательному зимнему спорту. Число буеровъ въ Яхтъ-Клубѣ съ каждымъ годомъ продолжало увеличиваться и въ зиму 1882 года явилась полная возможность устроить даже буерную гонку. Первая клубская буерная гонка состоялась 3 января 1882 года на дистанцію въ 32 версты, отъ помѣщенія Яхтъ-Клуба до постоялаго двора по серединѣ дороги въ Кронштадтъ и обратно. Къ сожалѣнію къ этому дню на взморьѣ выпалъ снѣгъ и на льду, представлявшему до того совершенно гладкую безснѣжную поверхность, появились снѣжные заносы. Это конечно не могло не отразиться на скорости буеровъ, участвовавшихъ въ гонкѣ, изъ которыхъ пришедшій первымъ буеръ князя Несвицкаго пробѣжалъ дистанцію, считая и лавировку, всего въ 3 часа 5 минутъ, т. е. со скоростью около 10 верстъ въ часъ.

Начавшаяся оживленными буерными катаніями, дѣятельность Рѣчного Яхтъ-Клуба 1882 года продолжала затѣмъ оставаться такою же оживленною и дальше, выдѣляясь многими выдающимися событіями.

Прежде всего въ 1882 г. Яхтъ-Клубъ былъ осчастливленъ новымъ выраженіемъ благоволенія Государя Императора Александра III, Высочайше соизволившаго 1 февраля этого года перенести званіе Почетнаго Члена Рѣчного Яхтъ-Клуба на Его Императорское Высочество Государя Наслѣдника Цесаревича и Великаго Князя Николая Александровича, нынѣ царствующаго Государя Императора.

Членъ СПБ. р. Я. К. **А. А. Марковъ.**

Также въ высшей степени лестнымъ для Рѣчного Яхтъ-Клуба было посѣщеніе лѣтомъ 1882 года клубской дачи Ея Высочествомъ Великой Княгиней Екатериной Михаиловной, прибывшей вмѣстѣ съ Августѣйшими Дѣтьми и въ сопровожденіи свиты. Во время этого посѣщенія Августѣйшими Гостями была совершена прогулка на общественномъ вельботѣ «Гарпунъ» на взморье, а затѣмъ были осмотрѣны суда Яхтъ-Клуба, шлюпочная мастерская и клубская дача.

Пріятнымъ событіемъ въ жизни Яхтъ-Клуба этого года явилось награжденіе Клуба

и его шлюпочной мастерской на Всероссійской Промышленно-Художественной Выставкѣ въ Москвѣ дипломомъ I-го разряда, соотвѣтствующимъ золотой медали, «за прекрасную работу и за вниманіе къ полезной дѣятельности по распространенію въ Россіи мореходныхъ знаній посредствомъ состоящей при Яхтъ-Клубѣ мореходной школы». На эту выставку мастерскою представлены были различные типы судовъ, построенныхъ ею для Общества спасанія на водахъ, а также прогулочная шлюпка и парусная байдарка, изъ краснаго дерева. Этой наградой шлюпочная мастерская Яхтъ-Клуба всецѣло была обязана своему новому распорядителю Н. А. Вейтцелю, сумѣвшему поставить ее на должную высоту, отразившуюся въ этомъ году на ея оборотѣ, который достигъ снова послѣ большого перерыва значительной суммы 24925 руб. 32 коп.

Среди дѣятельности Клуба этого года обращаетъ на себя вниманіе еще интересное постановленіе Комитета о назначеніи съ 1882 года строящихся на отпускаемыя отъ Морского Вѣдомства суммы судовъ призами на гонкахъ съ тѣмъ условіемъ, что получившіе ихъ обязаны были пожертвовать суда въ число общественныхъ судовъ Клуба, взамѣнъ чего Клубъ обязывался выдавать имъ особые памятные жетоны.

Тендеръ **Ко-і-норъ** Э. Л. Биндемана и Ф. А. Смельта.

Помимо этихъ отдѣльныхъ фактовъ, дѣятельность Яхтъ-Клуба въ 1882 году вообще отличалась значительнымъ оживленіемъ, особенно по сравненію съ прошлымъ годомъ. Оживленіе прежде всего сказалось на яхтъ-клубскихъ семейно-танцовальныхъ вечерахъ, устраивавшихся по обыкновенію въ теченіи лѣта по четвергамъ. Подъ умѣлымъ руководствомъ новаго распорядителя этихъ вечеровъ И. И. Бергмана, избраннаго въ этомъ же году въ члены Комитета, семейные вечера проходили теперь весело и оживленно, заставляя вспоми-

нать былое время, когда Рѣчной Яхтъ-Клубъ по справедливости гордился такими вечерами съ ихъ семейнымъ характеромъ. Въ результатѣ 1882 годъ далъ постороннихъ посѣтителей на 1000 человѣкъ болѣе минувшаго года.

Такимъ же оживленіемъ, если еще не бо́льшимъ, отличались и гребныя клубскія гонки этого года, послѣ значительнаго семилѣтняго промежутка. Большая гребная клубская гонка, считавшаяся въ прежніе годы главнымъ лѣтнимъ яхтъ-клубскимъ праздникомъ, въ этомъ году благодаря прекрасной погодѣ, обилію участниковъ состязанія и большому числу собравшихся зрителей дѣйствительно явилась настоящимъ праздникомъ, какого давно уже не видалъ Рѣчной Яхтъ-Клубъ. Значительный интересъ представила эта гонка и въ спортивномъ отношеніи, такъ какъ на ней послѣ шестилѣтняго перерыва снова въ двухъ разрядахъ встрѣтились яхтъ-клубисты съ англичанами. Однако на этотъ разъ яхтъ-клубисты, несмотря на серьезную подготовку, принуждены были уступить первенство своимъ соперникамъ англичанамъ.

Возрожденіе въ Яхтъ-Клубѣ гребного дѣла повлекло за собой тотчасъ-же и устройство, по примѣру былого времени, состязанія на почетный флагъ и званіе перваго гребца Яхтъ-Клуба. Въ этомъ году вызвались оспаривать почетный флагъ три молодые члена Клуба И. А. Ешинскій, И. И. Бергманъ и Х. Ф. Гольстъ, изъ которыхъ первый и получилъ почетный призъ, пройдя дистанцію въ 11 минутъ 16 секундъ, на 19 мин. 56 секундъ быстрѣе своихъ соперниковъ. Показанное Ешинскимъ на этомъ состязаніи время являлось самымъ лучшимъ временемъ изъ всѣхъ состязаній на почетный флагъ за прежніе годы.

Членъ СПБ. р Я. К. **И. А. Ешинскій.**

Съ появленіемъ среди членовъ Клуба новыхъ гребцовъ Комитетъ вынужденъ былъ озаботиться скорѣйшимъ обновленіемъ имѣющихся у него общественныхъ гоночныхъ гребныхъ судовъ. Съ этою цѣлью онъ воспользовался вновь принятыми правилами розыгрыша призовъ Мор-

ского Министерства, назначивъ на парусную гонку для разряда десятитонниковъ министерскимъ призомъ вновь выписанный изъ Англіи гигъ-четверку, который согласно новымъ правиламъ побѣдитель обязанъ былъ пожертвовать въ число общественныхъ судовъ Яхтъ-Клуба. Парусная гонка на этотъ призъ Морского Министерства состоялась 25 іюля на обычную дистанцію около 24 морскихъ миль въ Невской Губѣ и изъ числа трехъ яхтъ, принявшихъ участіе въ гонкѣ, первымъ былъ тендеръ «Нырокъ» подъ управленіемъ А. А. Маркова, брата знаменитаго клубскаго рулевого, не принимавшаго, къ сожалѣнію, въ этомъ году за отъѣздомъ изъ Петербурга, участія на гонкахъ. Такимъ образомъ «Нырокъ», третій годъ подрядъ бравшій министерскій призъ, упрочилъ за собою славу лучшей яхты своего разряда, а А. А. Марковъ поддержалъ съ честью славу своей фамиліи, доказавъ на дѣлѣ, что онъ является достойнымъ преемникомъ своего брата.

На этой же гонкѣ состоялось очень интересное состязаніе двухъ большихъ клубскихъ яхтъ, извѣстныхъ своими гоночными качествами, 30-ти тонной «Забавы» Самохвалова и 15-ти тоннаго тендера «Ко-і-норъ» Биндемана, шедшихъ въ одномъ разрядѣ съ учетомъ времени, согласно принятымъ въ Яхтъ-Клубѣ таблицамъ учета. Къ этимъ двумъ яхтамъ присоединился еще іолъ Таможеннаго Вѣдомства «Александръ», 16-ти тоннъ водоизмѣщенія, получавшій по взаимному впередъ соглашенію отъ «Забавы» 30 минутъ и отъ «Ко-і-нора» —22 минуты. Однако этотъ значительный учетъ пришелся не подъ силу обѣимъ клубскимъ яхтамъ. Хотя іолъ пришелъ тише «Забавы»—на 25 минутъ 44 сек. и «Ко-і-нора»—на 4 мин. 47 сек., но онъ все-таки оказался первымъ и получилъ первый призъ.

1883.

Въ 1883 году Рѣчной Яхтъ-Клубъ лишился одного изъ своихъ трехъ основателей почетнаго своего члена Цезаря Альбертовича Кавоса. Хотя имя Ц. А. Кавоса и рѣдко сравнительно встрѣчается въ очеркѣ дѣятельности Яхтъ-Клуба за первое его 25-тилѣтіе, но Цезарь Альбертовичъ однако принималъ во всѣхъ клубскихъ предпріятіяхъ постоянное и самое дѣятельное участіе, живо интересуясь всѣмъ, что такъ или иначе касалось Клуба. Между прочимъ онъ былъ первымъ Вице-Командоромъ Клуба и владѣльцемъ перваго паруснаго судна Рѣчного Яхтъ-Клуба. На первой гребной гонкѣ Яхтъ-Клуба въ 1860 году онъ вышелъ побѣдителемъ и получилъ первый министерскій призъ.

1883 г.

Тяжелое впечатлѣніе, производимое смертью Ц. А. Кавоса, однако нѣсколько скрашивается въ жизни Клуба 1883 года отраднымъ и лестнымъ для него фактомъ посѣщенія Клуба Ея Императорскимъ Высочествомъ Великою Княгинею Екатериною Михаиловною съ Августѣйшими Ея Дѣтьми. И на этотъ разъ, какъ и въ минувшемъ 1882 году, Ея Высочествомъ была совершена опять прогулка подъ веслами по невскому фарватеру, затѣмъ осмотрѣны суда Яхтъ-Клуба и его помѣщенія.

На долю Яхтъ-Клуба въ этомъ году выпала еще честь принимать у себя многихъ почетныхъ гостей, которые на возвратномъ пути изъ Москвы съ блестящихъ празднествъ по случаю Коронованія Государя Императора Александра III не забыли посѣтить и скромное помѣщеніе Яхтъ-Клуба. Среди этихъ гостей особенно лестнымъ для Клуба было посѣщеніе его Шведскимъ Принцемъ Карломъ. Кромѣ этого посѣтили еще помѣщеніе Яхтъ-Клуба, 2-го августа, воспитанницы Императорскаго Воспитательнаго Общества благородныхъ дѣвицъ, прибывшія въ Яхтъ-Клубъ на двухъ военныхъ пароходахъ.

Благодаря мѣрамъ, принятымъ Комитетомъ въ минувшемъ году, въ теченіе 1883 года у Клуба значительно пополнилось число общественныхъ судовъ, какъ гребныхъ, такъ и парусныхъ, судами новѣйшихъ конструкцій. Эта мѣра не замедлила привлечь въ Яхтъ-Клубъ многихъ молодыхъ любителей паруснаго и гребного спорта, изъ которыхъ нѣсколько въ этомъ же году записались въ число членовъ Клуба. Особенно эти молодые члены оживили и подняли клубское гребное дѣло и опять, какъ и въ былое время, возобновились гонки съ членами Англійскаго Общества. Соперничали яхтъ-клубисты въ этомъ году съ англичанами и на одиночкахъ и на двойкахъ и на четверкахъ. Оставшись побѣдителемъ въ двухъ первыхъ разрядахъ, Яхтъ-Клубъ однако вынужденъ былъ уступить первенство Гребному Обществу «Стрѣла» въ главномъ разрядѣ четверокъ на призъ Морского Министерства, полупалубный 2-хъ тонный ботикъ «Марія». Его команда – гребцы Ешинскій, Калининъ и братья Третьяковы съ неизмѣннымъ рулевымъ М. Г. Пфефферомъ, на новомъ гигѣ «Рогнѣда», оказалась побитой на 23 секунды англійской командой, состоящей изъ гребцовъ Голи, братьевъ Каульсонъ, Серка и рулевого Ф. И. Бергмана.

Вслѣдствіе особыхъ, установленныхъ съ 1882 года, правилъ розыгрыша призовъ Морского Министерства, команда англійской четверки, получившая ботикъ «Марія», должна была пожертвовать его въ число общественныхъ клубскихъ судовъ, а ея гребцамъ и рулевому въ воспоминаніе объ этомъ были выданы особые золотые жетоны.

Несмотря, однако, на нѣкоторое оживленіе въ гребномъ клубскомъ спортѣ

въ этомъ году не состоялось состязанія на почетный флагъ. Очевидно ни одинъ изъ гребцовъ членовъ Яхтъ-Клуба не считалъ себя настолько сильнымъ, чтобы могъ съ успѣхомъ выступить противъ лучшаго клубскаго гребца И. А. Ешинскаго и такимъ образомъ почетный флагъ остался въ 1883 году снова за этимъ членомъ.

Верхняя гавань СПБ. р. Я. К. въ 1882 г.

На тѣхъ же условіяхъ, какъ и на гребную гонку, былъ назначенъ призъ Морского Министерства, тоже полупалубный, 2-хъ тоннъ, ботикъ «Александръ» и на парусную гонку, при чемъ министерскій призъ былъ назначенъ на разрядъ ботиковъ съ выдвижными килями до 3-хъ тоннъ водоизмѣщенія. Въ гонкѣ приняли участіе лучшіе ботики: «Венцель» съ рулевымъ Малюковымъ, «Дельфинъ»—рулевой Фрикке и «Вихрь»—рулевой Биндеманъ, и несмотря на то, что изъ этихъ трехъ конкуррентовъ сильнѣйшимъ былъ первый ботикъ, призъ Морского Министерства, благодаря искусству рулевого «Вихря» Э. Л. Биндемана, достался этому послѣднему ботику.

1883 г.

Въ 1883 году на парусныхъ гонкахъ вновь выступилъ И. А. Марковъ—этотъ замѣчательный клубскій рулевой. Въ трехъ гонкахъ, въ которыхъ онъ принялъ участіе въ этомъ году, онъ вездѣ вышелъ, какъ и раньше, побѣдителемъ. Сперва на 6-ти тонномъ тендерѣ «Бабушка», принадлежавшимъ И. Е. Холенкову и С. М. Ушину, онъ побилъ лучшую въ разрядѣ яхту «Зюйдъ-Вестъ» съ рулевымъ Семеновымъ, затѣмъ на тендерѣ «Нырокъ» въ разрядѣ десяти-тонниковъ вышелъ побѣдителемъ изъ числа четырехъ конкуррентовъ, причемъ въ этой же гонкѣ онъ сумѣлъ отстать отъ 30-ти тонной шхуны «Забавы» менѣе чѣмъ на 2 минуты и наконецъ въ гонкѣ яловъ, построенныхъ мастерскою для Греческаго Короля по одному и тому же чертежу, И. А. Марковъ лучше всего доказалъ свое искусство рулевого, побивъ своихъ соперниковъ, также лучшихъ клубскихъ рулевыхъ, П. Ф. Самохвалова и своего брата А. А. Маркова.

Членъ СПБ. р. Я. К. **Е. И. Холенковъ.**

Восхищаясь на парусныхъ гонкахъ этого года искусствомъ И. А. Маркова, могъ-ли кто изъ членовъ въ то время думать, что Ивана Александровича Яхтъ-Клубъ видитъ послѣднее лѣто и что этотъ молодой и полный силъ и здоровья, лихой спортсменъ въ будущемъ году уже не будетъ въ состояніи заниматься своимъ любимымъ парусным спортомъ, сойдя въ концѣ его въ могилу.

Увлекаясь парусным спортомъ, И. А. Марковъ конечно не могъ оставаться равнодушнымъ къ увлекательнымъ буернымъ катаньямъ, гдѣ онъ также являлся среди членовъ Клуба однимъ изъ самыхъ ревностныхъ дѣятелей. Этой-то любви къ буерному спорту И. А Марковъ и обязанъ былъ своею смертью. Въ одно изъ катаній на буерѣ въ теченіи зимы 1883—1884 г.г. онъ получилъ сильный ударъ румпелемъ въ бокъ, на что сперва не обратилъ должнаго вниманія. Однако послѣдствіемъ этого удара явилась тяжкая изнурительная болѣзнь, подточившая въ теченіи года силы молодого и сильнаго спортсмена и сведшая его въ преждевременную могилу.

Послѣ совершеннаго въ 1876 г. П. Ф. Самохваловымъ заграничнаго плаванія на своей 30-ти тонной шхунѣ «Забава» Комитетъ Яхтъ-Клуба въ теченіи пяти лѣтъ не имѣлъ свѣдѣній о дальнихъ плаваніяхъ членовъ Клуба на своихъ яхтахъ. Только лишь въ концѣ 1883 года молодымъ

членомъ Клуба барономъ Э. Р. Унгернъ-Штернбергомъ былъ представленъ въ Комитетъ обстоятельно веденный вахтенный журналъ плаванія, совершеннаго имъ лѣтомъ 1883 года на своемъ 24-ти тонномъ тендерѣ «Аліотъ» въ предѣлахъ Финскаго и Рижскаго заливовъ. Съ іюля мѣсяца этою яхтою было пройдено почти 1500 морскихъ миль, причемъ ей удалось посѣтить слѣдующія мѣста: города Гангэ, Балтійскій Портъ, Гапсаль, Рига, Либава и острова Эзель и Даго.

Съ окончаніемъ 1883 года Рѣчной Яхтъ-Клубъ вступалъ въ послѣдній годъ перваго своего двадцатипятилѣтія. Поэтому еще въ концѣ 1883 года Комитетомъ было предложено, на Общемъ Собраніи 11 сентября, учредить Особую Комиссію, которая бы всесторонне обсудила вопросъ о празднованіи предстоящаго 25-ти лѣтняго юбилея Клуба, а также приступила къ составленію историческаго обзора дѣятельности Клуба за время его существованія. Тогда же постановлено было просить Почетнаго Командора Клуба В. Ю. Познанскаго принять на себя предсѣдательство въ Комиссіи съ правомъ по его усмотрѣнію избрать себѣ помощниковъ. По предложенію В. Ю. Познанскаго въ Юбилейную Комиссію вошли слѣдующія лица: А. И. Леръ, Н. А. Стефаницъ, Д. И. Маршаловъ, Г. В. Струковъ, Н. А. Вейтцель, Л. Л. Леонидовъ, Ф. Р. Виттъ, В. Ф. Харламовъ, П. А. Григорьевъ и О. О. Тибо-Бриньоль, и Комиссія еще до начала 1884 года поспѣшила приступить къ своей сложной работѣ.

Членъ СПБ. р. Я. К. **В. Ф. Харламовъ.**

1884.

Послѣдній годъ перваго 25-ти лѣтія Рѣчного Яхтъ-Клуба отличается нѣкоторымъ затишьемъ, какъ во внутренней его жизни, такъ и въ отношеніи спортивной его дѣятельности. Яхтъ-Клубъ какъ-бы собирался съ силами, чтобы съ наступленіемъ слѣдующаго 1885 года отпраздновать, какъ можно торжественнѣе, свой 25-тилѣтній юбилей,—это выдающееся въ его жизни событіе. Семейно-танцовальные вечера, устраивавшіеся Клубомъ по примѣру прежнихъ лѣтъ въ теченіи этого сезона, по сравненію съ минувшимъ лѣтомъ, привлекали замѣтно меньше посѣтителей и только состоявшіеся въ теченіи лѣта1884 года по средамъ музыкальные вечера Общества «Геликонъ»

внесли замѣтное оживленіе въ лѣтнюю жизнь Клуба. Въ благодарность за гостепріимство Яхтъ-Клуба, члены этого музыкальнаго Общества,—съ наступленіемъ зимняго сезона радушно открыли членамъ Яхтъ-Клуба для посѣщеній свои зимнія собранія въ помѣщеніи Общества, въ залѣ Боррель на Большой Морской улицѣ.

Тихо также по сравненію съ предыдущими годами прошли парусныя и гребныя клубскія гонки.

На парусныхъ гонкахъ вызвало нѣкоторое оживленіе появленіе новой десяти-тонной яхты «Моретта», выписанной въ этомъ году членомъ Клуба Штутманомъ изъ Англіи. Первая встрѣча на клубскихъ гонкахъ этой новой яхты съ лучшими клубскими десяти-тонниками «Витяземъ» и «Рѣзвушкой» вызвала большой интересъ, тѣмъ болѣе, что дувшій въ день гонки вѣтеръ WSW, силою до 6 балловъ, способствовалъ какъ нельзя болѣе успѣху состязанія. Однако новая англійская яхта довольно легко была побита на 2 минуты тендеромъ «Витязь», на рулѣ котораго сидѣлъ одинъ изъ серьезныхъ яхтъ-клубскихъ рулевыхъ А. А. Марковъ.

Членъ СПБ. р. Я. К. **Е. К. де-Марини.**

На гонкахъ ботиковъ съ выдвижными килями въ этомъ году выдѣлялся ботикъ «Минихаха» члена Клуба де-Марини, взявшій два первыхъ приза на двухъ гонкахъ своего разряда.

Самымъ крупнымъ событіемъ въ парусномъ сезонѣ 1884 г. является устройство Яхтъ-Клубомъ, въ первый разъ за все время его существованія, отдѣльной парусной гонки для частныхъ шлюпокъ и ботиковъ, не числящихся въ составѣ судовъ русскихъ яхтъ-клубовъ. Въ этой гонкѣ, состоящей изъ трехъ разрядовъ (полупалубныхъ ботиковъ, шлюпокъ отъ 10 до 14 футовъ и свыше 14 футовъ длины), приняло участіе всего 11 частныхъ шлюпокъ, которыя несмотря на свѣжій NO-ый вѣтеръ, являвшійся немалымъ препятствіемъ при лавировкѣ противъ теченія (гонка происходила на фарватерѣ Средней Невки), быстро пробѣжали назначенную для нихъ дистанцію около 5 верстъ, причемъ особенно отличилась шлюпка «Безимянная»—шедшая въ разрядѣ шлюпокъ свыше 14 футовъ, съ рулевымъ молодымъ любителемъ М. Китнеромъ, сдѣлавшая всю дистанцію въ 28 мин. 41 сек. Въ двухъ другихъ разрядахъ призы достались двадцати-футовой шлюпкѣ «Голубчикъ» Дьяконова и полупалубному ботику «Ахой» Чудакова.

Гребныя гонки въ этомъ сезонѣ открылись 28 мая состязаніемъ на почетный флагъ. Выступившему противъ «перваго гребца Яхтъ-Клуба» Ешинскаго молодому члену Клуба Калинину удалось побить перваго на 9 секундъ, а потому и получить почетный флагъ Яхтъ-Клуба и званіе его «перваго гребца 1884 года». Состоявшаяся затѣмъ гонка четверокъ съ командами изъ членовъ Клуба и Англійскаго Общества «Стрѣла», на призъ Великаго Князя Владиміра Александровича, окончилась на этотъ разъ полною побѣдою Рѣчного Яхтъ-Клуба, чего ему уже давно не случалось видѣть. На яхтъ-клубской четверкѣ шли Ешинскій, Калининъ, Плеультъ и Третьяковъ съ неизмѣннымъ рулевымъ М. Пфеффероmъ, которымъ и удалось побить на 8 секундъ англійскую четверку съ гребцами Серкомъ, Каульсономъ, Голи I и II, и рулевымъ Ф. Бергманомъ.

Яхтъ-клубистамъ предстоялъ случай еще разъ встрѣтиться съ англичанами на гонкѣ 1 іюля, на этотъ разъ въ состязаніи двоекъ. Однако по случаю большого волненія, бывшаго въ день гонки на Средней Невкѣ, команда англійскаго общества отказалась отъ участія въ состязаніи. Принявшая участіе вмѣсто этой двойки двойка «Капризница» съ гребцами Ешинскимъ и Калининымъ и рулевымъ Глушковымъ дѣйствительно не могла окончить состязанія, такъ какъ волненіемъ ее скоро совершенно залило, команда же была спасена подоспѣвшими дежурными шлюпками.

Членъ СПБ. р. Я. К. **И. В. Глушковъ.**

Въ тихой жизни Яхтъ-Клуба 1884 года исключеніемъ является въ высшей степени удачная дѣятельность шлюпочной клубской мастерской, исполнившей въ этомъ году различныхъ работъ на сумму 51775 руб. 54 коп., что явилось самымъ крупнымъ оборотомъ за все время ея существованія. Оставшаяся отъ этого значительнаго дохода чистая прибыль, 8510 руб. 28 коп., дала возможность энергичному распорядителю мастерской Н. А. Вейтцелю погасить всѣ имѣвшіеся въ то время паи мастерской и къ 25-тилѣтнему юбилею Клуба передать ее, какъ подарокъ, въ полное распоряженіе Комитета.

Предстоящій 25-лѣтній клубскій юбилей являлся въ этомъ году главнымъ пунктомъ, около котораго сосредоточивались тогда всѣ интересы членовъ Клуба и вся клубская жизнь. Этимъ только можно объяснить то огромное сочувствіе, съ которымъ была встрѣчена открытая между членами съ начала

1884 года подписка на празднованіе юбилея, давшая Клубу очень солидную сумму, почти 3000 рублей.

Однако не всѣмъ членамъ Клуба, принимавшимъ близкое участіе въ предстоящемъ празднованіи 25-лѣтняго его юбилея, суждено было дожить до этого клубскаго торжества

Членъ СПБ. р. Я. К. **М. Г. Грачевъ.**

Въ августѣ 1884 года Яхтъ-Клубу пришлось лишиться своего Командора А. И. Лера, одного изъ самыхъ популярнѣйшихъ дѣятелей Яхтъ-Клуба того времени пользовавшагося неподдѣльною любовью всего общества. Александръ Ивановичъ Леръ былъ человѣкомъ, смотрящимъ на яхтъ-клубское дѣло не со стороны узкихъ личныхъ своихъ интересовъ, а исключительно съ точки зрѣнія горячей любви къ этому обществу, интересы котораго онъ ставилъ выше всего и которому посвящалъ все свое свободное время. Такимъ онъ оставался до самаго послѣдняго дня своей жизни и когда ему уже измѣняли силы, онъ все-таки не оставлялъ своей клубской работы, которою былъ въ то время занятъ для предстоящаго юбилея – составленія сборника всѣхъ яхтъ-клубскихъ стихотвореній и рѣчей за 25 лѣтъ, спѣша закончить этотъ послѣдній свой трудъ для любимаго Клуба. Въ теченіи многихъ лѣтъ, занимая должности Вице-Командора и Командора Клуба, Предсѣдателя Гоночной Комиссіи и Комитета Мореходныхъ Классовъ, А. И. Леръ на всѣхъ этихъ поприщахъ стяжалъ самую нелицемѣрную любовь и глубокое уваженіе своихъ товарищей яхтъ-клубистовъ. Какъ Предсѣдатель Комитета Мореходныхъ Классовъ, А. И. Леръ снискалъ среди учениковъ ихъ также завидную любовь и искреннее уваженіе. Принимая все касающееся этихъ классовъ къ своему сердцу какъ самое родное и самое близкое, онъ считалъ своимъ первымъ долгомъ неусыпно заботиться о доставленіи ученикамъ возможности практиковаться въ морѣ и съ учениками, находящимися въ дальнемъ плаваніи, находился въ постоянной перепискѣ. Для учениковъ Мореходныхъ Классовъ онъ былъ настоящимъ отцомъ—начальникомъ, какъ прозвали его эти питомцы яхтъ-клубскаго училища.

Съ цѣлью почтить память покойнаго Яхтъ-Клубомъ были собраны по подпискѣ 1.000 рублей для учрежденія въ Мореходныхъ Классахъ стипендіи его имени.

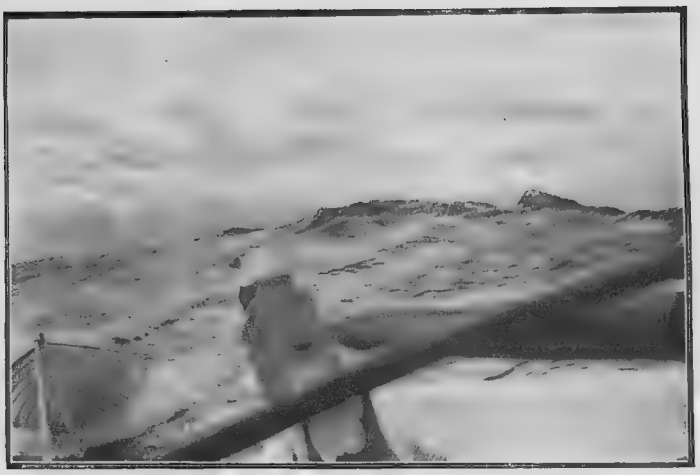
Вслѣдъ за смертью А. И. Лера Яхтъ-Клубу въ этомъ же году пришлось перенести еще одну тяжелую утрату. Въ концѣ 1884 года скончался послѣ продолжительной, болѣе года тянувшейся болѣзни, И. А. Марковъ, лучшій изъ рулевыхъ Яхтъ-Клуба того времени, взявшій тридцать три приза на гонкахъ и въ томъ числѣ одиннадцать призовъ Морского Министерства. Первоначально И. А. Марковъ извѣстенъ былъ какъ одинъ изъ лучшихъ гребцовъ Яхтъ-Клуба; между прочимъ на его сильный и правильный взмахъ весла обратилъ даже вниманіе Императоръ Александръ II на гребной гонкѣ 19 іюля 1864 года. Въ парусномъ же дѣлѣ И. А. Марковъ былъ настоящимъ морякомъ-любителемъ, всею душою преданнымъ этому благородному спорту. Всестороннее знаніе яхтеннаго дѣла, энергія, смѣлость, наблюдательность и умѣнье пользоваться благопріятными обстоятельствами — вотъ тѣ качества, которыя сдѣлали изъ него непобѣдимаго рулевого, незнавшаго себѣ соперниковъ среди членовъ Яхтъ-Клуба. Безконечно любя парусный спортъ, онъ отдавалъ ему весь свой досугъ и за свою любовь къ этому спорту ему, молодому и полному силъ, пришлось поплатиться жизнью.

1884 годомъ для С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба закончилась первая четверть вѣка существованія.

Разнообразная дѣятельность его за это время на поприщѣ развитія роднаго спорта и вообще любительскаго судоходства ярко доказываетъ, насколько успѣшно удалось Яхтъ-Клубу выполнить поставленную его уставомъ серьезную задачу—развить въ Россіи любовь къ плаваньямъ на судахъ и содѣйствовать улучшенію постройки послѣднихъ.

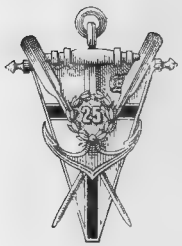
Прогрессивное увеличеніе числа членовъ и особенно судовъ, умноженіе гонокъ и дальнихъ плаваній, развитіе буернаго спорта, устройство шлюпочной мастерской, учрежденіе Мореходныхъ Классовъ въ С.-Петербургѣ и ихъ учебно-

первенствующее положеніе среди училищъ такого рода, наконецъ возникновеніе въ Россіи, по примѣру С.-Петербургскаго Рѣчного Яхтъ-Клуба, болѣе 20 новыхъ русскихъ яхтъ-клубовъ и гребныхъ обществъ—все это какъ нельзя болѣе краснорѣчиво доказываетъ, что С.-Петербургскій Рѣчной Яхтъ-Клубъ въ теченіе двадцатипятилѣтняго своего существованія вѣрно и успѣшно шелъ къ намѣченной уставомъ его цѣли.



1885—1890.

1885.



Юбилейный жетонъ СПБ. р. Я. К. за 25 лѣтъ.

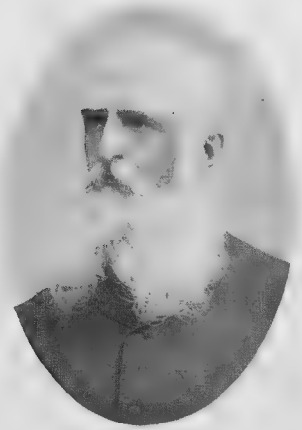
Наступилъ юбилейный годъ. Какъ уже извѣстно, еще съ 1883 года особая, выбранная изъ членовъ Клуба, юбилейная комиссія занималась разработкой программы празднества 25-лѣтняго юбилея. Между прочимъ много трудовъ потратила Комиссія на выработку рисунка для юбилейнаго жетона для членовъ Клуба и особаго положенія объ этихъ жетонахъ.

Послѣ многочисленныхъ передѣлокъ и исправленій была установлена слѣдующая программа празднествъ по случаю юбилея С.-Петербургскаго Рѣчного Яхтъ-Клуба.

14 марта, въ день утвержденія устава Яхтъ-Клуба,—обѣдъ членовъ Клуба въ отелѣ «Демутъ» и раздача юбилейныхъ жетоновъ.

17 марта—обѣдъ въ помѣщеніи Яхтъ-Клуба на Крестовскомъ островѣ для учениковъ Мореходныхъ Классовъ, а также служащихъ въ мастерской и матросовъ Яхтъ-Клуба.

15 мая—въ день Коронаціи Государя Императора,—гребная гонка на Большой Невѣ для судовъ, несостоящихъ въ спискахъ Рѣчного Яхтъ-Клуба.



М. П. Митковъ.
Старѣйшій изъ дѣйствит. членовъ СПБ. р. Я. К. къ 25-лѣтнему юбилею.

19 мая — молебствіе и поднятіе флага въ помѣщеніи Яхтъ-Клуба; спускъ яхты, предназначенной въ призъ отъ Морского Вѣдомства; церемоніальный выходъ изъ гавани судовъ Яхтъ-Клуба; затѣмъ обѣдъ, вечерняя прогулка на шлюпкахъ и общественномъ пароходѣ.

30 мая — торжественный переходъ гребной флотиліи Яхтъ-Клуба отъ пристани Адмиралтейской набережной у памятника Петра I къ Домику Петра Великаго и оттуда въ Яхтъ-Клубъ на Крестовскій островъ.

29 іюня — вечерняя ассамблея въ помѣщеніи Яхтъ-Клуба по особой программѣ.

7 іюля — юбилейная гребная гонка для гиговъ-четверокъ съ командами исключительно изъ членовъ Яхтъ-Клубовъ.

14 іюля — юбилейная парусная гонка для яхтъ, состоящихъ въ спискахъ Яхтъ-Клубовъ, изъ двухъ разрядовъ: отъ 6 до 10 тоннъ и отъ 10 до 30 тоннъ вмѣстимости.

Юбилейная Комиссія ревностно готовилась къ первому юбилейному празднику 14 марта. Ожидались многочисленныя депутаціи отъ различныхъ спортивныхъ Обществъ и другихъ учрежденій и потому хлопотъ было не мало. Зало ресторана «Демутъ», гдѣ должно было состояться празднованіе юбилея, трудами П. А. Григорьева, В. Ф. Харламова и О. О. Тибо-Бриньоля было изящно декорировано. Тутъ же было выставлено множество призовъ, взятыхъ членами Клуба въ разное время на парусныхъ и гребныхъ гонкахъ. На почетномъ мѣстѣ поставленъ былъ бюстъ бывшаго Командора А. И. Лера, который тѣмъ самымъ какъ-бы тоже долженъ былъ участвовать въ торжествѣ дорогого для него Клуба. Для Почетнаго Командора В. Ю. Познанскаго было приготовлено особое предсѣдательское кресло, около котораго были поставлены два матроса: съ клубскимъ флагомъ и брейдъ-вымпеломъ Почетнаго Командора.

Утромъ 14 марта особая депутація во главѣ съ Почетнымъ Командоромъ В. Ю. Познанскимъ, состоящая изъ Вице-Командора Н. А. Стефаница, члена Комитета и Комитета Мореходныхъ Классовъ Д. И. Маршалова, и распорядителя шлюпочной мастерской Н. А. Вейтцеля, привѣтствовала Августѣйшаго Покровителя Яхтъ-Клуба Великаго Князя Генералъ-Адмирала Константина Николаевича, причемъ В. Ю. Познанскимъ былъ поднесенъ Его Высочеству юбилейный жетонъ. Въ то-же утро Почетный Командоръ имѣлъ счастіе пред-

ставиться Почетному Члену Яхтъ-Клуба Великому Князю Алексѣю Александровичу, для принесенія Его Императорскому Высочеству благодарности за постоянно оказываемое сочувствіе и содѣйствіе Клубу и для поднесенія Его Высочеству юбилейнаго жетона. Находившимся тогда въ С.-Петербургѣ прочимъ Августѣйшимъ Почетнымъ Членамъ Клуба юбилейные жетоны были поднесены Почетнымъ Командоромъ въ особыхъ аудіенціяхъ, состоявшихся въ другое время.

Къ $4^1/_2$ часамъ пополудни 14 марта стали собираться въ зало «Демута» члены Яхтъ-Клуба, почетные гости и депутаціи отъ различныхъ обществъ, яхтъ-клубовъ и редакцій газетъ Въ числѣ почетныхъ гостей удостоилъ этотъ праздникъ своимъ присутствіемъ Управляющій Морскимъ Министерствомъ Генералъ-Адъютантъ И. А. Шестаковъ, который при этомъ поздравилъ Почетнаго Командора В. Ю. Познанскаго съ Высочайше пожалованнымъ ему орденомъ Св. Станислава I степени; отъ Морского же Вѣдомства Управляющимъ Морскимъ Министерствомъ былъ поднесенъ Почетному Командору съ Высочайшаго соизволенія вновь утвержденный для него почетный брейдъ-вымпелъ.

Передъ параднымъ банкетомъ, назначеннымъ въ $5^1/_2$ часовъ, состоялось поднесеніе Яхтъ-Клубу привѣтственныхъ адресовъ депутаціями различныхъ яхтъ-клубовъ и общественныхъ учрежденій: Англійскаго Гребного Общества «Стрѣла», Нюландскаго Яхтъ-Клуба въ Гельсингфорсѣ, Рижскихъ Яхтъ-Клуба и Гребного Общества, Общества Любителей бѣга на конькахъ, С.-Петербургскаго Общества Велосипедистовъ, отъ Редакціи «Кронштадтскаго Вѣстника» и многихъ другихъ. Всѣмъ депутаціямъ отвѣчалъ Почетный Командоръ В. Ю. Познанскій, и многимъ изъ депутацій отвѣчалъ экспромтомъ стихами.

Послѣ пріема депутацій состоялась раздача юбилейныхъ жетоновъ, а также очерка 25-лѣтней дѣятельности Яхтъ-Клуба.

Юбилейные жетоны были установлены 3-хъ степеней въ зависимости отъ заслугъ членовъ: жетоны первой степени съ брилліантами получили только 6 членовъ Яхтъ-Клуба: Августѣйшій Покровитель Яхтъ-Клуба Великій Князь Константинъ Николаевичъ, Почетный Командоръ В. Ю. Познанскій, Основатель Клуба Н. Х. Вилькинсъ, Члены Комитета Д. И. Маршаловъ и П. Ф. Самохваловъ, Вице-Командоръ Клуба Н. А. Стефаницъ и дѣйствительный членъ М. Г. Пфефферъ, какъ взявшій за 25 лѣтъ наибольшее количество призовъ на гонкахъ Яхтъ-Клуба и другихъ Обществъ *).

Очеркъ дѣятельности Яхтъ-Клуба за 25 лѣтъ составленъ былъ коллективной работой членовъ Юбилейной Комиссіи, причемъ болѣе всего надъ

*) 31 призъ на гребныхъ и 5—на парусныхъ гонкахъ Яхтъ-Клуба, кромѣ того 7 призовъ на гонкахъ Англійскаго Гребного Общества «Стрѣла», всего 43 приза.

нимъ потрудился Секретарь Клуба Ф. Р. Виттъ; составленіе же спеціальныхъ отдѣловъ очерка было возложено на Д. И. Маршалова, Н. А. Вейтцеля и Е. В. Березина, взявшаго кромѣ того на себя и трудъ общей редакціи книги.

Юбилейный банкетъ, на которомъ присутствовало свыше 300 человѣкъ, прошелъ торжественно и оживленно, благодаря рѣчамъ В. Ю. Познанскаго, Управляющаго Морскимъ Министерствомъ, Е. В. Березина, редактора «Кронштадтскаго Вѣстника» Н. А. Рыкачева, Э. П. Дрезена, Н. А. Вейтцеля, а также благодаря члену-сотруднику Л. Л. Леонидову, прочитавшему съ обычнымъ своимъ мастерствомъ спеціально сочиненное имъ на этотъ случай стихотвореніе. Принесли свое привѣтствіе и поздравленіе съ праздникомъ присутствовавшіе на банкетѣ Командоры Рижскаго Яхтъ-Клуба Ф. Н. Берманъ и Нюландскаго Яхтъ-Клуба Н. Н. Синебрюховъ.

Хоромъ музыки Лейбъ-Гвардіи Финляндскаго полка былъ исполненъ во время банкета особый торжественный маршъ, сочиненный по случаю юбилея капельмейстеромъ Оглоблинымъ и поднесенный имъ Командору.

Въ слѣдующій, назначенный по программѣ день празднованія юбилея, 17 марта, состоялся обѣдъ въ помѣщеніи Яхтъ-Клуба на Крестовскомъ островѣ для учениковъ Мореходныхъ Классовъ, матросовъ Клуба и служащихъ въ шлюпочной мастерской, а 15 мая на Большой Невѣ между Дворцовымъ и Троицкимъ мостами происходила въ первый разъ народная гребная гонка.

На устройство этой гонки С.-Петербургскою Городскою Управою было отпущено Клубу 300 рублей. Этимъ состязаніемъ положено было начало народнымъ гонкамъ на Невѣ, которыя съ тѣхъ поръ Яхтъ-Клубъ сталъ устраивать ежегодно въ день Коронціи 15 мая при денежной субсидіи отъ города и только впослѣдствіи, когда городъ прекратилъ отпускъ пособія, Клубу пришлось перенести эту гонку на Среднюю Невку, передъ своимъ помѣщеніемъ.

19 мая весело и шумно было отпраздновано Яхтъ-Клубомъ открытіе 26-лѣтней своей дѣятельности и на память о 25-лѣтней годовщинѣ фотографомъ Левицкимъ была снята группа членовъ Клуба. Назначенный же затѣмъ по программѣ торжественный переходъ гребныхъ судовъ отъ памятника Петра I къ Его домику не состоялся по независящимъ отъ Клуба обстоятельствамъ, взамѣнъ чего были устроены двѣ гребныя прогулки членовъ Клуба съ ихъ гостями вокругъ Елагина острова.

Въ это время члены Клуба дѣятельно готовились къ двумъ главнымъ событіямъ юбилейнаго года на спортивномъ поприщѣ, именно къ юбилейной гребной гонкѣ 7 іюля, гдѣ предстояла встрѣча ихъ съ командою Рижскаго Гребного Общества, и къ паруснымъ гонкамъ 14 и 21 іюля, на которыхъ долженъ былъ розыграться призъ Морского Министерства — 6-тонная яхта

«Юбилей». Кромѣ того на послѣднюю гонку, 21 іюля, ожидалось еще прибытіе нѣсколькихъ яхтъ иногородныхъ Яхтъ-Клубовъ.

Съ большимъ нетерпѣніемъ ожидала своихъ рижскихъ соперниковъ великолѣпно стренированная команда Яхтъ-Клуба, состоящая изъ сильныхъ гребцовъ И. Третьякова, Ешинскаго, Плеульта и Грачева 2, съ рулевымъ М. Г. Пфеффероиъ.

Команда гига **„Людмила"**, побѣдительница въ юбилейной гребной гонкѣ. Рулевой М. Г. Пфефферъ гребцы И. Ешинскій, Г. Плеультъ, С. Грачевъ 2-й, И. Третьяковъ.

Дѣйствительно эта команда на большой гонкѣ 7 іюля блестяще оправдала возлагаемыя на нее ожиданія своихъ товарищей яхтъ-клубистовъ, опередивъ рижскую четверку, съ гребцами Л. Іогансонъ, Доннеръ, Бергъ и Лошъ и рулевымъ В. Іогансонъ на 17 секундъ, и такимъ образомъ сохранила юбилейный призъ за Яхтъ-Клубомъ.

Говоря о юбилейной гонкѣ, нельзя не упомянуть объ одномъ ея разрядѣ, въ которомъ на особые призы отъ Почетнаго Командора, участвовали старыя излюбленныя яхтъ-клубистами гички «Голубушка» и «Подруга» съ

рулевыми членами ветеранами гребного спорта, давно уже не садившимися на гоночныя суда, Д. И. Маршаловымъ и И. В. Глушковымъ и командами, состоящими изъ клубскихъ матросовъ. Изъ этихъ двухъ гичекъ побѣду одержала «Голубушка». Успѣху юбилейной гонки еще много способствовало участіе въ ней дамъ на прогулочныхъ шлюпкахъ и морскихъ офицеровъ. Публика во множествѣ наблюдала за этимъ интереснымъ состязаніемъ, расположившись на клубскомъ берегу и на Елагиномъ островѣ, а также и съ многочисленныхъ шлюпокъ, занявшихъ Невку вдоль обоихъ ея береговъ.

Съ неменьшимъ успѣхомъ и оживленіемъ прошла и парусная юбилейная гонка. Состязаніе на призъ Морского Министерства состояло изъ двухъ отдѣльныхъ гонокъ и результатъ его опредѣлялся по общей суммѣ ихъ временъ.

На первой гонкѣ, 14 іюля, участвовало 5 яхтъ по обычному курсу въ 24 морскихъ мили на Петергофъ, Кронштадтъ и обратно. При слабомъ вѣтрѣ и спокойномъ морѣ легко пришелъ первымъ «Нырокъ» съ рулевымъ В. Олсуфьевымъ. Вторымъ былъ «Витязь» съ рулевымъ Шакѣевымъ, третьей пришла «Эльза» съ рулевымъ Вестербергъ и только четвертой оказалась новая, выписанная изъ Англіи, яхта «Моретта» К. Штутмана, пятымъ былъ «Норвежецъ» съ рулевымъ Мейснеромъ. Оставалось ждать результатовъ второй юбилейной гонки, 21 іюля, въ которой, кромѣ разряда для 10-ти тонныхъ яхтъ, шедшихъ на призъ Морского Министерства, должны были состояться еще разряды для 6-ти и 30-ти тонниковъ. Помимо петербургскихъ яхтъ, для участія въ этой большой юбилейной парусной гонкѣ прибыли 4 яхты Нюландскаго Яхтъ-Клуба въ Гельсингфорсѣ и на одной изъ нихъ, именно на двадцатипяти-тонной «Найѣ», шелъ рулевымъ владѣлецъ ея Командоръ Клуба Н. Н. Синебрюховъ. Остальныя три яхты были: десятитонникъ «Аделе» г. Андстена, съ рулевымъ Стигель, и шеститонники «Матильда» К. Экебома и «Барденъ» Венерберга.

Всѣ эти яхты по пути изъ Гельсингфорса попали въ открытомъ морѣ въ жестокій штормъ, при чемъ особенно тяжело пришлось маленькимъ «Матильдѣ» и «Барденъ». Спустя нѣсколько лѣтъ владѣлецъ послѣдняго подарилъ Яхтъ-Клубу картину, изображающую штормующихъ «Матильду» и «Барденъ». Эта историческая картина долгое время украшала яхтъ-клубскія залы, но затѣмъ, какъ и большинство реликвій Яхтъ-Клуба, была уничтожена пожаромъ въ 1894 году.

На гонкѣ 21 іюля, прошедшей при хорошемъ 5-ти бальномъ NO, всѣ четыре нюландскія яхты принимали участіе, и въ разрядѣ большихъ яхтъ, отъ 10 до 30 тоннъ, побѣдителемъ оказался тендеръ «Найя», въ разрядѣ же яхтъ отъ 3 до 6 тоннъ первою была «Матильда», второй призъ достался

«Барденъ» и только третьей была петербургская яхта «Гого», отставшая отъ «Матильды» на 22 минуты. Лишь въ разрядѣ десятитонниковъ финляндская яхта «Аделе» уступила первенство двумъ яхтъ-клубскимъ тендерамъ «Витязю» и «Норвежцу», занявъ третье мѣсто, «Нырокъ» же, имѣвшій большіе шансы на призъ, изъ-за аваріи не могъ кончить гонки и призъ Морского Министерства такимъ образомъ достался «Витязю» съ рулевымъ Е. А. Шакѣевымъ, показавшему за двѣ юбилейныя гонки лучшее время. Второй призъ по учету получилъ «Норвежецъ».

Яхта **„Норвежецъ“** Н. А. Стефаница.

Гонка 21 іюля явилась замѣчательной для Рѣчного Яхтъ-Клуба еще тѣмъ, что она послужила къ сближенію членовъ Яхтъ-Клуба съ ихъ собратьями по парусному спорту членами старѣйшаго финляндскаго Яхтъ-Клуба—Нюландскаго. Дружескія отношенія къ членамъ Клуба симпатичнѣйшаго Командора Нюландцевъ Н. Н. Синебрюхова и команды яхты «Найя», изъ состава которой особенно въ памяти яхтъ-клубистовъ остался г. Кнорингъ, а также и другихъ бравыхъ командировъ нюландскихъ яхтъ г.г. Стигель, Экебома и Венерберга, не прекратились и въ послѣдующіе годы и яхты Рѣчного Яхтъ-Клуба не разъ послѣ этого ходили въ Гельсингфорсъ и участвовали тамъ на гонкахъ; въ свою очередь неоднократно и флагъ Нюландскаго Яхтъ-Клуба украшалъ въ петербургскихъ водахъ состязанія Рѣчного Яхтъ-Клуба.

Центромъ всѣхъ юбилейныхъ празднествъ явилась устроенная 8 іюля въ Яхтъ-Клубѣ по особой программѣ «Ассамблея».

Вечеръ этотъ состоялъ изъ театральнаго представленія, концертнаго отдѣленія музыкальнаго Общества «Геликонъ», затѣмъ серенады на водѣ, иллюминаціи и фейерверка и танцевъ. Въ теченіи всего вечера играли 2 хора военной музыки. Театръ былъ устроенъ въ большомъ эллингѣ, прекрасно декорированномъ В. Ф. Харламовымъ флагами, гербами клубовъ и гирляндами изъ зелени. Въ немъ были поставлены пьеса «Дѣдушка рускаго флота» и затѣмъ живыя картины. Пьеса была розыграна подъ ближайшимъ руководствомъ ветерана русской сцены члена-сотрудника Яхтъ-Клуба Л. Л. Леонидова, съ участіемъ приглашенныхъ имъ артистовъ-любителей изъ среды его родственниковъ и знакомыхъ, а также при участіи многихъ членовъ Яхтъ-Клуба. Второе отдѣленіе программы, живыя картины, были художественно поставлены членомъ Клуба П. А. Григорьевымъ, при любезномъ содѣйствіи В. П. Погожева. Въ нихъ приняли участіе члены Клуба и ихъ знакомые: г-жа Янушковская, Д. Кетли, Г. Эшъ, И. Ешинскій, И. Третьяковъ, Г. Плеультъ, К. Беккеръ и другіе. Какъ пьеса, такъ и картины имѣли огромный успѣхъ, вызвавъ шумныя одобренія публики.

Этимъ вечеромъ и затѣмъ обычнымъ веселымъ обѣдомъ послѣ большой парусной гонки 21 іюля закончились юбилейныя торжества. Они прошли съ огромнымъ успѣхомъ, возбудивъ интересъ во всѣхъ отношеніяхъ и въ особенности въ спортивномъ. Здѣсь членамъ Клуба удалось помѣряться не безъ успѣха своими силами съ иногородними собратьями по спорту и на веслахъ и подъ парусами и оба раза оказалось, что дѣло воднаго спорта стоитъ въ Яхтъ-Клубѣ на должной высотѣ и что Клубъ сумѣлъ достойно постоять за себя и въ парусномъ и гребномъ дѣлѣ.

Членъ СПБ. р. Я. К. **Р. Р. Голике.**

Заканчивая описанія юбилейныхъ празднествъ 1885 года, надо замѣтить, что всю обильную программу этихъ торжествъ удалось удачно осуществить благодаря подпискѣ среди членовъ Клуба, давшей почти 3000 рублей, и кромѣ того благодаря тому участію, съ которымъ многіе изъ членовъ Клуба и даже постороннія лица отнеслись къ юбилейнымъ торжествамъ.

Изъ такихъ лицъ не мало содѣйствовали успѣшному выполненію юбилейной программы Г. Гартманъ, предоставившій безплатно свои пароходы въ день парусной гонки, С.-Петербургская Городская Управа, отпустившая денежную сумму на устройство гонки на Невѣ,

Р. Р. Голике, отпечатавшій безвозмездно 25-лѣтній очеркъ Яхтъ-Клуба, г. Варгунинъ, уступившій Клубу половину стоимости бумаги для этого очерка, а изъ членовъ Клуба: почетные его члены Ф. Ф. Веселаго и Ю. В. Любовицкій и дѣйствительные члены Г. А. Васенко, Э. А. и А. А. Ломачи, А. Г. Тиландеръ, Н. О. Васильевъ, А. А. Балабановъ, А. И. Беггровъ, Е. Ф. Фельтенъ, А. Ф. Ивановъ-Классикъ.

Членъ СПБ. р. Я. К. **А. Г. Тиландеръ.**

Какъ-бы отголоскомъ юбилейныхъ торжествъ явилось состоявшееся вскорѣ плаваніе эскадры Яхтъ-Клуба въ Кронштадтъ для отдачи визита кронштадтскимъ морякамъ, бывшимъ на юбилейныхъ праздникахъ.

4 августа въ 6 часовъ утра эскадра Яхтъ-Клуба подъ брейдъ-вымпеломъ Почетнаго Командора, поднятаго имъ на яхтѣ «Норвежецъ», въ составѣ яхтъ «Хаявафа», «Интрига», «Рыбка», «Бабушка», «Дагмаръ», «Моретта» и «Витязь» и парохода «Первенецъ», вышла изъ гавани Яхтъ-Клуба и направилась въ Кронштадтъ. Внѣ колонны шли яхты «Фанфаръ» и «Тригъ, а у Кронштадта присоединился еще къ эскадрѣ пароходъ «Нико». На Маломъ Кронштадтскомъ рейдѣ яхтъ-клубская эскадра была встрѣчена Н. А. Рыкачевымъ и морскими офицерами на трехъ паровыхъ катерахъ. Кронштадтцы въ высшей степени любезно отнеслись къ гостямъ яхтъ-клубистамъ. Послѣ осмотра доковаго Адмиралтейства, Морского Собранія, Библіотеки и Императорской яхты «Держава», членамъ Яхтъ-Клуба былъ предложенъ въ 5 часовъ дня въ лѣтнемъ морскомъ собраніи обѣдъ, на которомъ приняли участіе и кронштадтскія дамы, жены морскихъ офицеровъ. Только въ 10 часовъ вечера наши яхтъ-клубисты распростились съ гостепріимными моряками и отбыли въ Петербургъ, сохранивъ навсегда самыя пріятныя воспоминанія о своемъ отвѣтномъ визитѣ.

Объ остальной жизни Клуба въ юбилейномъ году можно сказать, что она изобиловала многими крупными событіями.

15 мая эскадра Яхтъ-Клуба въ числѣ 8 парусныхъ яхтъ и двухъ пароходовъ участвовала въ диспозиціи судовъ при торжествѣ открытія Морского канала, оставивъ у всѣхъ бывшихъ на яхтахъ членовъ Клуба много интересныхъ впечатлѣній.

Далѣе большой спортивный интересъ возбудило состязаніе гребцовъ

Яхтъ-Клуба на почетный флагъ. Въ этомъ году званіе перваго гребца завоевалъ серьезно и дѣятельно тренировавшійся къ этой гонкѣ И. М. Третьяковъ противъ И. Ешинскаго и Г. Плеульта. Этотъ превосходный гребецъ въ послѣдующіе годы еще три раза сумѣлъ получить почетный флагъ. Въ 1886 году состязанія на званіе перваго клубскаго гребца не состоялось, въ теченіи же слѣдующихъ трехъ лѣтъ И. М. Третьяковъ успѣшно удерживалъ свой почетный флагъ и не отдавалъ никому званія перваго гребца. Только наконецъ, въ 1890 году, когда онъ не могъ прибыть въ Петербургъ, званіе это осталось не розыгранымъ и Клубъ лишился столь выдающагося серьезнаго гребца.

Нельзя также не упомянуть о плаваніи на байдаркѣ члена Клуба Г. В. Эша въ Финскій Заливъ и прогулкѣ трехъ членовъ Клуба на гигѣ-двойкѣ въ Кронштадтъ. Такія довольно дальнія прогулки отважныхъ яхтъ-клубистовъ на судахъ, совсѣмъ не приспособленныхъ къ морю и его волнамъ, нельзя особенно привѣтствовать въ виду несомнѣннаго ихъ риска, часто не всегда удачно оканчивающагося и могущаго повлечь за собою болѣе или менѣе серьезную катастрофу.

Какъ бы доказательствомъ сказаннаго является случай съ гигомъ четверкой «Подруга», происшедшій 11 августа того же года и только благодаря счастливой случайности окончившійся благополучно.

Пять молодыхъ членовъ Яхтъ-Клуба Э. Ломачъ II, А. Трекъ, В. Травниковъ, Е. Глушковъ и Н. Корчагинъ задумали отправиться на четырехъвесельномъ гигѣ «Подруга» въ Стрѣльну къ своимъ родственникамъ. «Подруга» отвалила отъ гавани Клуба около 9 часовъ утра при слабомъ NO вѣтрѣ. Сначало все шло благополучно, такъ какъ гичку отъ вѣтра защищали берега и волны были незамѣтны. Но чѣмъ дальше удалялась «Подруга» къ Стрѣльнѣ, волненіе становилось все значительнѣе; къ тому же и вѣтеръ началъ понемногу крѣпчать. Въ разстояніи одной мили къ S отъ Южнаго маяка волна еще увеличилась и гигъ поминутно началъ зарываться въ волненіи. Скоро однимъ валомъ его залило совершенно и перевернуло. Вся команда оказалась въ водѣ и ухватилась за плавающую лодку. Какъ разъ въ это время недалеко отъ Южнаго маяка проходилъ пассажирскій петергофскій пароходъ и тонущіе думали обратить на себя его вниманіе, подавая различные сигналы и крики. Одно время имъ даже показалось, что пароходъ остановился, но затѣмъ онъ, простоявъ 2—3 минуты, пошелъ далѣе къ Петергофу. Болѣе получаса затѣмъ не было видно ни одного судна и выбивавшіеся изъ силъ гребцы, а въ особенности рулевой «Подруги», начали уже терять надежду на спасеніе.

Между тѣмъ, какъ разъ въ это время члены Клуба Э. А. Ломачъ и В. А. Трекъ,

Группа членовъ СПБ. рѣчного Яхтъ-Клуба у памятника Петра I во время празднованія 25-лѣтняго юбилея Клуба.

Ген. ад. Командоръ Вице-Командоръ Прот Струговъ.
Мейснеръ. Кетли. Вейтцель. Шмитъ. Казакевичъ. Маршаловъ. Вилькинсъ. В. Ю. Познанскій. Н. А. Стефаницъ. Ломачъ. Харламовъ. Перетерскій. Леонидовъ.
мастеръ Раттуръ. Штудтманъ. де-Мерини. Несвицкій. Самохваловъ. Грачевъ. Шестаковъ. Васильевъ. Ешинскій. Беккеръ. Пфефферъ.
боцм. Похлебаевъ. Бюстъ А. И. Лере.

проживавшіе въ Стрѣльнѣ на дачѣ, подъ вліяніемъ какого-то страннаго предчувствія, отправились покататься на стоявшей на Стрѣльнинскомъ рейдѣ яхтѣ «Дагмаръ», и взяли курсъ по направленію къ Петербургу. На яхтѣ находились, помимо указанныхъ лицъ, супруга и дочь Э. А. Ломача, дочь г. Трека съ гувернанткой и матросъ Эрикъ Виламо.

Членъ Комитета СПБ. р. Я. К.
Э. А. Ломачъ.

Лавируя къ Южному маяку, на четвертомъ галсѣ, на яхтѣ вдругъ услышали крики о помощи, раздававшіеся съ навѣтра и вскорѣ увидѣли утопавшую команду «Подруги». Команда «Дагмара», состоявшая за исключеніемъ Э. Ломача и матроса Эрика, изъ лицъ, совершенно незнакомыхъ съ управленіемъ яхтою, страшно растерялась. Только благодаря Э. А. Ломачу, не потерявшему присутствія духа и пославшаго немедленно матроса на шлюпкѣ къ утопавшимъ, изъ которыхъ Корчагинъ былъ уже почти безъ сознанія, послѣднимъ была быстро подана помощь. Не легко приходилось матросу выбирать на маленькій 11-ти футовый тузикъ тонущихъ, не легко было также управляться и оставшемуся одному на яхтѣ Э. А. Ломачу. Тѣмъ не менѣе «Дагмаръ» спустился подъ вѣтеръ къ «Подругѣ» и вскорѣ съ громадными усиліями всѣ утопавшіе были приняты на яхту.

Такимъ образомъ только благодаря счастливому стеченію обстоятельствъ катастрофа эта окончилась благополучно. Не выйди «Дагмаръ» во время изъ Стрѣльны, не найдись столько распорядительности у Э. А. Ломача и такой энергіи и мужества у матроса Эрика Виламо, едва-ли бы всѣ пять молодыхъ членовъ Яхтъ-Клуба остались въ живыхъ.

Благодаря тому, что 1885 годъ былъ особый, юбилейный, несмотря на увеличеніе противъ прежнихъ лѣтъ членскаго взноса на 8 рублей, число членовъ Клуба увеличилось болѣе чѣмъ на 40 человѣкъ противъ прошлаго года.

Въ юбилейномъ году число почетныхъ членовъ пополнилось четырьмя лицами, въ числѣ которыхъ избранъ былъ одинъ изъ старѣйшихъ членовъ Клуба Д. И. Маршаловъ, не мало потрудившійся за все время на пользу Клуба на самыхъ различныхъ поприщахъ дѣятельности.

Пополнилось значительно кромѣ того и число членовъ-сотрудниковъ избраніемъ Л. Л. Леонидова, А. Ф. Иванова, П. Н. Назимова, В. А. Велецкаго, Н. А. Суслова, Д. Ф. Шкота, А. Д. Мартьянова и С. Н. Карпинскаго.

Заканчивая обзоръ этого знаменательнаго въ клубской жизни года, нельзя не упомянуть, что въ зимнемъ сезонѣ очень удачны были буерныя катанія. Кромѣ того въ началѣ декабря были впервые построены подъ наблюденіемъ О. О. Тибо-Бриньоля ледяныя горы, значительно оживившія въ Яхтъ-Клубѣ скучное до того зимнее время.

1886.

Послѣ юбилейнаго года въ дѣятельности Рѣчного Яхтъ-Клуба наступило нѣкоторое затишье, продолжавшееся впрочемъ не очень долгое время. Въ этотъ періодъ гребное клубское дѣло замѣтно упало, въ парусномъ же спортѣ было также мало выдающихся событій. Казалось, Рѣчной Яхтъ-Клубъ какъ-бы отдыхалъ послѣ шумно проведеннаго юбилейнаго года. Отразилось все это и на числѣ членовъ Клуба, которое въ 1886 году значительно уменьшилось противъ предыдущаго года (на 47 человѣкъ).

Въ 1886 году число почетныхъ членовъ—Особъ Императорской Фамиліи—пополнилось избраніемъ Его Императорскаго Высочества Великаго Князя Александра Михаиловича, всегда сочувственно относящагося ко всѣмъ яхтъ-клубскимъ начинаніямъ и въ особенности къ Мореходнымъ его Классамъ.

Ботикъ **„Китри“** Л. И. Эбергардта, позже Э. А. Ломача.

Въ этомъ же году Клубъ лишился самаго старѣйшаго изъ своихъ членовъ сотрудниковъ Евгенія Васильевича Березина, выказывавшаго всегда Яхтъ-Клубу самыя искреннія симпатіи. Безъ участія Е. В. Березина за все продолжительное время существованія Клуба не обходилось почти ни одно сколько нибудь значительное его дѣло.

Большія перемѣны произошли въ спискѣ судовъ Яхтъ-Клуба. Вслѣдствіе тщательной провѣрки этого списка Комитетомъ пришлось выключить изъ него очень много старыхъ судовъ. Въ свою очередь списокъ

обогатился нѣсколькими новыми прекрасными ботиками съ выдвижными килями какъ русской постройки, такъ и заграничной, причемъ одинъ изъ нихъ ботикъ «Черноморъ» постройки клубской мастерской былъ выданъ, какъ призъ Морского Министерства, и взятъ Каульсономъ на ботикѣ «Чайка», Изъ другихъ ботиковъ этого типа особенно обращалъ на себя вниманіе ботикъ «Китри» А. Эбергардта, постройки Гейдтмана въ Гамбургѣ, взявшій почти всѣ призы въ своемъ разрядѣ.

Однимъ изъ выдающихся событій этого года было плаваніе клубскихъ яхтъ въ Гельсингфорсъ для участія въ празднествахъ по случаю 25-тилѣтняго юбилея Нюландскаго Яхтъ-Клуба, которые состоялись 20 іюня 1886 г. Отъ Рѣчного Яхтъ-Клуба на эти праздники отправились четыре яхты «Юбилей» подъ командой Е. Шакѣева, «Гого» съ Е. Кавосомъ, «Моретта» съ К. Штутманомъ и «Эйстилла» съ г. Рейнъ, кромѣ того ко дню торжества прибылъ въ Гельсингфорсъ Почетный Командоръ В. Ю. Познанскій, въ сопровожденіи члена Комитета Э. А. Ломача и нѣсколькихъ другихъ членовъ Яхтъ-Клуба, поднесшій юбиляру, въ лицѣ его Командора Н. Н. Синебрюхова, художественно исполненный членомъ Клуба В. Ф. Харламовымъ привѣтственный адресъ. Къ юбилею прибылъ также въ Гельсингфорсъ изъ Ревеля членъ Комитета Рѣчного Яхтъ-Клуба О. О. Тибо-Бриньоль, совершившій отважный и эксцентричный переходъ въ 46 миль открытымъ моремъ на простой 16-ти футовой полупалубной шлюпкѣ. Яхты Рѣчного Яхтъ-Клуба не замедлили принять участіе въ юбилейномъ состязаніи 22 іюня, но однако первое выступленіе судовъ Яхтъ-Клуба на гельсингфорскихъ гонкахъ было безуспѣшно. Не желая оставаться въ свою очередь въ долгу передъ Рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ, Нюландцы поспѣшили въ томъ же году явиться на его большую парусную гонку 20 іюля. Изъ Гельсингфорса прибыли яхты уже знакомыя Рѣчному Яхтъ-Клубу «Найя» Н. Синебрюхова и «Матильда» Н. Экебома и кромѣ того еще новая «Ханна» барона Стандершельдта *). Кромѣ того на эту же гонку пришла еще изъ Абосскаго Паруснаго Общества «Айристо» яхта «Найядъ» съ рулевымъ г. Нейманъ, впослѣдствіи состоящая въ спискахъ Рѣчного Яхтъ-Клуба подъ именемъ «Атамана». Яхта эта въ разрядѣ большихъ яхтъ взяла второй призъ, первый же достался яхтѣ Н. Н. Синебрюхова «Найя».

Эта интересная гонка къ сожалѣнію была омрачена несчастнымъ случаемъ, гибелью матроса Симона Куркки съ яхты «Моретта» К. А. Штутмана. Передъ самымъ началомъ состязанія, работая на гафелѣ яхты, Куркки, сорвавшись упалъ въ воду и, несмотря на брошенную и пойманную имъ

*) бывшій «Славянинъ».

Членъ СПБ. р. Я. К. **Ф. О. Фогтъ**
Членъ Комиссіи Посредниковъ
(1885—1896).

пробковую подушку, не удержался на водѣ и скрылся въ волнахъ. Все это произошло такъ неожиданно и быстро, что никакой другой помощи не могло быть оказано ни съ яхты «Моретта», ни съ другихъ яхтъ, находящихся поблизости. Случай этотъ сталъ извѣстенъ въ Яхтъ-Клубѣ лишь вечеромъ, по возвращеніи съ гонки судейскаго парохода «Онега» и произвелъ удручающее впечатлѣніе на всѣхъ яхтъ-клубистовъ. Тѣло погибшаго Симона Куркки было найдено только въ концѣ лѣта выброшеннымъ на берегъ въ Стрѣльнѣ.

Гребныя гонки хотя и состоялись въ этомъ году, но не отличались обиліемъ участниковъ, какъ въ былое время. Среди клубскихъ гребцовъ уже настойчиво раздавались голоса объ упадкѣ въ Клубѣ гребного спорта и необходимости принятія мѣръ къ его возстановленію. Было подано въ Комитетъ даже объ этомъ заявленіе, подписанное 18 членами, въ которомъ для указанной цѣли предлагалось, между прочимъ, уменьшить плату съ постоянныхъ гостей и предоставить имъ право пользоваться общественными гребными судами, удѣлять часть денегъ, получаемыхъ Клубомъ отъ Морского Вѣдомства, на пріобрѣтеніе новыхъ гребныхъ судовъ и вообще возможно чаще обновлять ихъ составъ. Комитетъ, разсмотрѣвъ указанное заявленіе, не могъ однако согласиться съ этими предложеніями и отвѣтилъ на него отрицательно. Въ частности же, относительно покупки судовъ заграницей на деньги, отпускаемыя Морскимъ Министерствомъ, онъ также не могъ дать своего разрѣшенія, такъ какъ Морскимъ Министерствомъ деньги давались съ цѣлью поощренія постройки судовъ въ Россіи, а не на пріобрѣтеніе ихъ изъ-заграницы. Главную причину упадка гребного спорта въ Клубѣ Комитетъ видѣлъ въ маломъ числѣ членовъ, желающихъ заниматься этимъ спортомъ, и почти въ полнѣйшемъ нежеланіи ихъ серьезно тренироваться.

Членъ СПБ. р. Я. К. **С. Е. Воробьевъ.**

Занимаясь воднымъ спортомъ, Яхтъ-Клубъ всегда чутко относился ко всѣмъ вообще событіямъ, имѣющимъ къ морскому дѣлу какое-либо отношеніе. Однимъ изъ такихъ проявленій его дѣятельности было участіе депутаціи Яхтъ-Клуба въ 1886 году въ празднованіи 25-ти лѣтняго юбилея газеты «Кронштадтскій Вѣстникъ» и затѣмъ въ чествованіи почетнаго члена К. А. Посьета по случаю 50-тилѣтняго юбилея его службы въ офицерскихъ чинахъ.

Шлюпъ съ выдвижнымъ килемъ **„Призракъ“** Э. Л. Биндемана, на яхтѣ Кетли, Олсуфьевъ, Васильевъ, Беккеръ, А. Мертенсъ.

Въ празднованіи 25-тилѣтняго юбилея «Кронштадтскаго Вѣстника», постоянно удѣлявшаго на своихъ страницахъ много словъ въ защиту воднаго спорта, Яхтъ-Клубъ принялъ участіе, пославъ депутацію въ составѣ Почетнаго Командора В. Ю. Познанскаго и членовъ Н. А. Веитцеля, Г. В. Струкгова и Д. И. Маршалова въ Кронштадтъ на клубской паровои яхтѣ «Первенецъ», для поднесенія редактору газеты Н. А. Рыкачеву привѣтственнаго адреса, изображавшаго яхтъ-клубскіи флагъ Этимъ адресомъ Рѣчной Яхтъ-Клубъ желалъ высказать редактору газеты свою признательность за то вниманіе и сочувствіе, съ которыми «Кронштадтскій Вѣстникъ» постоянно относился

къ водному спорту, способствуя въ сильной степени ознакомленію нашей публики съ этимъ мало знакомымъ ей благороднѣйшимъ изъ спортовъ.

Въ чествованіи своего почетнаго члена К. А. Песьета по случаю его пятидесятилѣтней службы въ офицерскихъ чинахъ, участіе Яхтъ-Клуба выразилось въ поднесеніи почтенному юбиляру депутаціей, состоящей изъ Почетнаго Командора В. Ю. Познанскаго, Вице-Командора Н. А. Стефаница и членовъ Д. И. Маршалова и Н. А. Вейтцеля, также адреса, текстъ котораго былъ напечатанъ на парусѣ модели перваго построеннаго въ шлюпочной мастерской, каторая возникла 20 лѣтъ назадъ по мысли и при ближайшемъ содѣйствіи К. А. Посьета, клубскаго ботика съ выдвижнымъ килемъ «Г. Ф. Фоксъ».

Теперь шлюпочная мастерская, подъ руководствомъ своего энергичнаго распорядителя Н. А. Вейтцеля, достигла самаго высшаго своего процвѣтанія и каждый годъ давалъ Яхтъ-Клубу значительную прибыль, въ заказахъ же не было недостатка. Единственнымъ только слабымъ мѣстомъ мастерской было веденіе ея отчетности. Поэтому Комитетомъ было обращено вниманіе на эту сторону ея хозяйства. Для провѣрки правильности постановки отчетности клубской мастерской былъ приглашенъ спеціалистъ бухгалтеръ, нашедшій всѣ дѣла ея въ прекрасномъ состояніи, но признавшій необходимымъ на будущее время упорядочить бухгалтерію мастерской и завести новыя бухгалтерскія книги. Такая прекрасная аттестація этой сложной отрасли клубскаго хозяйства дала Комитету поводъ особенно сочувственно привѣтствовать Н. А. Вейтцеля, неутомимаго распорядителя мастерской, трудамъ котораго она была всецѣло обязана такимъ прекраснымъ состояніемъ.

Яхта **„Велія“** А. Ю. Галлера.

1887.

Навигація 1887 года изобиловала дальними плаваніями, изъ которыхъ на первомъ мѣстѣ должно поставить заграничное плаваніе тендера «Ардетта» Р. фонъ-Гернета въ Стокгольмъ. Изъ другихъ яхтъ много плавалъ шеститонный тендеръ «Юбилей» Е. Шакѣева, въ числѣ плаваній котораго было одно очень интересное, именно плаваніе въ Лужскую Губу. Въ концѣ іюня этого же года состоялось даже эскадренное плаваніе подъ флагманствомъ Почетнаго Командора В. Ю. Познанскаго на Лисій Носъ и въ Кронштадтъ. Въ эскадру вошли слѣдующія яхты: «Нырокъ» съ рулевымъ Олсуфьевымъ, подъ брейдъ-вымпеломъ Почетнаго Командора, «Норвежецъ»—рулевой Вице-Командоръ Н. Стефаницъ, «Рыбка»—М. Грачевъ, «Велія»—Галлеръ, «Эйстилла»—Рейнъ, «Юбилей»—Шакѣевъ, «Струя»—Чаплыгинъ, «Матильда» Экебомъ, «Фофанъ»—В. Эвальдъ и общественная паровая яхта «Первенецъ». Во время этого плаванія былъ продѣланъ цѣлый рядъ различныхъ эволюцій и построеній по сигналамъ, подаваемымъ съ флагманскаго судна.

Общественный ботикъ **„Каприз ъ“.**
(Призъ Морского Министерства 1887 года).

Не безъ участія Яхтъ-Клуба прошло и морское торжество—спускъ на воду броненосца «Императоръ Александръ III». Суда Клуба при спускѣ броненосца занимали назначеныя имъ по диспозиціи мѣста, оживляя общую картину.

Въ этомъ году составъ судовъ Клуба пополнился въ весьма значительной степени. Изъ вновь поступившихъ яхтъ и ботиковъ особенно обращали на себя вниманіе яхты «Велія» Галлера, «Аріадна» А. Брикльмейера, «Ершъ» М. Кристина, ботикъ «Янки» П. Самохвалова и общественное судно «Ка-

призъ», назначенное въ этомъ году призомъ Морского Министерства и доставшееся владѣльцу яхты «Моретта» В. А. Олсуфьеву. Изъ этихъ новыхъ яхтъ «Велія» и «Капризъ» съ успѣхомъ выступили на гонкахъ сезона и взяли нѣсколько призовъ. Вообще «Велія» явилась яхтой, успѣшно конкурировавшей долгое время на клубскихъ гонкахъ и брала не разъ призы Морского Министерства.

Гонки сезона 1888 г. отмѣчаются появленіемъ на нихъ новыхъ гоночныхъ правилъ, разработанныхъ по порученію Комитета его членами Э. Э. Кетли и А. И. Ивановымъ. Главною особенностью этихъ правилъ явилась заимствованная изъ англійскихъ и американскихъ такихъ же правилъ новая таблица учета, разсчитанная по гоночной силѣ яхтъ, называемой балломъ и опредѣляемой въ зависимости отъ длины судна и площади парусности. Послѣ доклада, сдѣланнаго по этому поводу членомъ-сотрудникомъ В. В. Эвальдомъ, таблица эта была принята Рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ.

Сообразно съ новымъ измѣреніемъ гоночной силы яхтъ, было принято и новое дѣленіе на классы судовъ съ постоянными килями, которыя теперь стали дѣлиться всего на 4 класса въ зависимости отъ величины своихъ балловъ.

Говоря о парусныхъ гонкахъ, нельзя не отмѣтить состоявшейся въ концѣ сезона, по иниціативѣ Почетнаго Командора, сверхпрограмной интересной парусной гонки, въ которой принять участіе разрѣшалось вмѣстѣ съ яхтъ-клубскими судами и судамъ частныхъ лицъ. Гонка эта привлекла 16 участниковъ и прошла въ высшей степени оживленно. Съ устройствомъ сверхпрограмныхъ гонокъ, число парусныхъ состязаній въ Яхтъ-Клубѣ за послѣдніе годы значительно возрасло и теперь обыкновенно ихъ устраивалось отъ 6 до 8 въ сезонъ. За-то гребныя гонки дали совсѣмъ обратный результатъ, онѣ въ то время привлекали такъ мало участниковъ членовъ Клуба, что въ большинствѣ случаевъ приходилось команду гиговъ пополнять посторонними любителями. Изъ старыхъ гребцовъ съ успѣхомъ состязались лишь Третьяковъ, удержавшій и въ этомъ году за собой званіе перваго гребца, И. Ешинскій, С. Грачевъ 2 и Г. Штумпфъ. Изъ другихъ новыхъ гребцовъ въ то время начинали выдѣляться А. Ильинъ, В. Прейсъ

К. К. Беккеръ
Членъ Комитета 1899—1902 г.

и А. Трекъ. Кромѣ этихъ гребцовъ тогдашнія гребныя гонки часто украшали и дамы и въ качествѣ дамъ-гребцовъ особымъ успѣхомъ пользовались г-жи Бабанчиковы и Бутковы, С. Фокина, К. и С. Глушковы.

Конечно во главѣ клубскихъ гребцовъ оставался по прежнему М. Г. Пфефферъ, какъ рулевой и непобѣдимый гребецъ на байдаркѣ, только разъ въ сезонѣ 1886 года проигравшій въ этомъ разрядѣ начинавшему подавать большія надежды молодому клубскому гребцу, постоянному гостю Клуба М. Ф. Девятову. Но этому молодому и полному силъ яхтъ-клубскому гребцу не суждено было стать въ ряды лучшихъ гребцовъ рѣчного Яхтъ-Клуба. На гонкѣ 22 іюня М. Ф. Девятовъ участвовалъ въ командѣ гига «Людмила», шедшаго на призъ Морского Министерства (прогулочная шлюпка, построенная въ яхтъ-клубской мастерской), и когда эта четверка уже подходила къ финишу побѣдительницей, у него вдругъ случился разрывъ сердца и онъ упалъ на дно лодки. «Людмила» дошла до финиша на трехъ веслахъ и тутъ только обнаружилось, что М. Ф. Девятовъ уже мертвъ. Остальные члены команды «Людмилы» И. Третьяковъ, Г. Штумпфъ, А. Ильинъ и рулевой М. Г. Пфефферъ, не желая получить призъ Морского Министерства, съ которымъ у нихъ было связано столь тяжелое воспоминаніе, рѣшили взятую ими прогулочную шлюпку розыграть въ лоттерею и эта шлюпка досталась Н. А. Стефаницу, вырученныя же деньги предназначены были на памятникъ безвременно погибшему ихъ молодому товарищу.

Въ началѣ 1887 года выяснилось, что общественный пароходъ «Первенецъ» пришелъ въ большое разстройство и требовалъ основательнаго ремонта какъ въ корпусѣ, такъ и въ машинѣ и въ котлѣ. Ремонтъ этотъ долженъ былъ обойтись не дешево, а потому за неимѣніемъ для этого подходящихъ средствъ и послѣ всесторонняго обсужденія такого важнаго для Клуба вопроса въ спеціальной избранной для того Комиссіи постановлено было попробовать на будущее время въ видѣ опыта обойтись безъ общественнаго парохода. Но въ слѣдующемъ году однако ремонтъ удалось выполнить вполнѣ успѣшно благодаря любезности директора Балтійскаго завода М. И. Кази, принявшаго работы по ремонту на свой счетъ, безъ всякихъ почти затратъ со стороны Клуба. „Первенецъ“ обновился и началъ по прежнему нести вѣрную службу Яхтъ-Клуба.

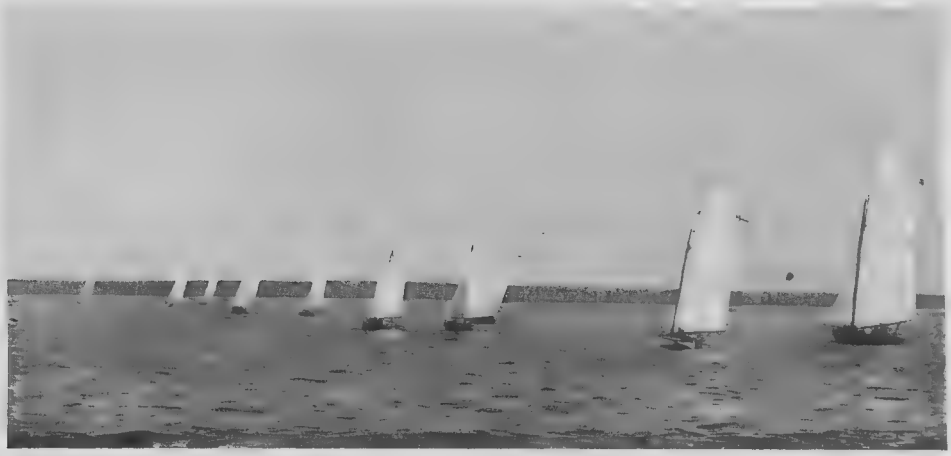
А. И. Ивановъ
Членъ Комитета 1886—1897.

Несмотря на успѣшное завѣдываніе въ теченіи послѣднихъ семи лѣтъ клубскою шлюпочною мастерскою члена Н. А. Вейтцеля, онъ въ этомъ году отказался отъ дальнѣйшаго веденія дѣла. Уходъ Н. А. Вейтцеля заста-

вилъ Комитетъ серьезно заняться реорганизаціей веденія всего этого клубскаго предпріятія тѣмъ болѣе, что со стороны членовъ неоднократно раздавались голоса объ отдачѣ мастерской въ частную аренду. Въ концѣ концовъ было постановлено отдать ее въ арендное завѣдываніе инженеру К. К. Экебому, подъ наблюденіемъ двухъ членовъ Комитета, А. И. Иванова и О. О. Тибо-Бриньоля.

Общая клубская жизнь по прежнему отличалась и въ этомъ сезонѣ большимъ оживленіемъ благодаря лѣтнимъ семейно-танцовальнымъ вечерамъ по понедѣльникамъ, весело проходящимъ подъ живую музыку А. Ф. Шмидта.

Кромѣ того въ концѣ августа членомъ Комитета Э. А. Ломачемъ были организованы два клубскихъ праздника, кегельфестъ и билліардфестъ, также внесшіе не мало оживленія въ обыденную жизнь Клуба.



Экстренная гонка СПБ. р. Я. К. 21 августа 1888 года.
„Капризъ", „Бенджи", „Морякъ", „Феллука", „Подруга", „Нэнси", „Италія", „Карсъ", „Призракъ".

1888.

Годъ этотъ отнялъ у Клуба одного изъ его почетныхъ членовъ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ Генералъ-Адъютанта Адмирала Ивана Алексѣевича Шестакова. Покойный относился къ Рѣчному Яхтъ-Клубу съ особенною любовью и близко принималъ къ сердцу его интересы. Между прочимъ, благодаря его стараніямъ послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе на безвозмездную уступку Клубу Морскимъ Вѣдомствомъ 40 деревянныхъ боновъ для гавани, а также были приняты мѣры къ очисткѣ и углубленію Елагинскаго фарватера.

Тендеръ **„Княжна“** В. А. Олсуфьева.

Тогдашнее затишье, наблюдавшееся въ дѣятельности Клуба, мало оживили и новыя суда, пополнившія въ этомъ году клубскую эскадру. Между тѣмъ среди этихъ судовъ выдѣлялась по своей величинѣ паровая стальная яхта "шхуна «Гарри» Г. Гартмана 40 тоннъ вмѣстимости и стальной же 29-ти тонный тендеръ «Княжна» В. А. Олсуфьева, построенный по чертежу В. В. Шталя и замѣчательный по своей внутренней отдѣлкѣ. Эта яхта, переименованная впослѣдствіи въ «Крейсера», а затѣмъ въ «Утѣху», долгое время служила украшеніемъ Рѣчного Яхтъ-Клуба.

Затѣмъ среди малыхъ яхтъ появились два ботика близнеца «Бенджи» И. Бергмана и «Звонарь» А. Иванова, построенные по чертежу того же В. В. Шталя въ мастерской Яхтъ-Клуба. «Бенджи», взятый какъ призъ отъ Морского Министерства на гребной гонкѣ четверкой съ рулевымъ Ф. И. Бергманомъ и перешедшій вскорѣ во владѣніе его брата И. И. Бергмана, подъ командой послѣдняго принималъ участіе во всѣхъ гонкахъ сезона и ни одной изъ нихъ не проигралъ. Въ послѣдующихъ сезонахъ «Бенджи» съ такимъ же успѣхомъ выступалъ на гонкахъ и скоро пріобрѣлъ лестную славу «непобѣдимаго», такъ какъ за все время проигралъ одну лишь гонку и то случайно. Эти побѣды «Бенджи» конечно въ очень значительной степени зависѣли и отъ умѣлаго управленія И. И. Бергмана, занявшаго вскорѣ въ исторіи Клуба почетное мѣсто одного изъ лучшихъ рулевыхъ парусныхъ яхтъ, не разъ своимъ умѣньемъ и опытностью поддерживавшаго честь клубскаго флага на петербургскихъ и иногородныхъ гонкахъ. Среди ботиковъ съ выдвижными килями

Ф. И. Бергманъ
Членъ Гоночной Комиссіи 1894—1909 г.

въ этомъ году выдѣлился замѣчательный по ходу ботикъ «Фіаметта» все того же конструктора Шталя, но постройки Гейдтмана въ Гамбургѣ. Вообще въ то время въ Яхтъ-Клубѣ насчитывалось очень значительное количество судовъ съ выдвижными килями и гонки ихъ всегда проходили съ огромнымъ интересомъ.

Однимъ изъ выдающихся фактовъ 1888 года явилось участіе, 30 мая, клубской эскадры въ церемоніи закладки Императорской яхты «Полярная Звѣзда» и спуска на воду фрегата «Память Азова». С.-Петербургскій Рѣчной Яхтъ-Клубъ былъ приглашенъ къ участію въ этомъ морскомъ торжествѣ Морскимъ Министерствомъ вслѣдствіе желанія, выраженнаго Его Императорскимъ Величествомъ. Глубоко тронутый такимъ Всемилостивѣйшимъ вниманіемъ, Яхтъ-Клубъ просилъ Управляющаго Морскимъ Министерствомъ повергнуть предъ Государемъ Императоромъ выраженіе вѣрноподданнѣйшихъ чувствъ членовъ Клуба.

Ботикъ „Бенджи“ И. И. Бергмана.

Эскадра Яхтъ-Клуба, присутствовавшая на этой церемоніи, состояла изъ слѣдующихъ яхтъ: «Коіноръ», «Моретта», «Норвежецъ», «Корсаръ», «Аида», «Велія», «Тригъ», и паровыхъ катеровъ «Аріадна», «Охта» и «Сирена».

Посѣщеніе въ 1888 году Кронштадта германскою эскадрою побудило членовъ Клуба отправиться на общественномъ пароходѣ «Первенецъ» со своими гостями на Кронштадтскій рейдъ для ея осмотра. Дружное привѣтствіе флагу Рѣчного Яхтъ-Клуба раздавалось со всѣхъ германскихъ судовъ, когда мимо нихъ проходилъ «Первенецъ», пока онъ не подошелъ къ борту крейсера «Штейнъ», гдѣ яхтъ-клубисты были

„Княжна“, и **Норвежецъ** на гонкѣ 28 августа 1888 года.

очень радушно приняты германскими офицерами и приглашены подробно осмотрѣть судно.

Вслѣдствіе настоятельнаго желанія многихъ изъ членовъ Яхтъ-Клуба, Комитетомъ была понижена съ этого года на половину плата съ постоянныхъ гостей, желавшихъ заниматься гребнымъ дѣломъ, хотя бы лица эти и достигли совершеннолѣтія. Къ сожалѣнію мѣра эта не дала ожидаемыхъ отъ нея благихъ результатовъ; такихъ гостей вступило всего лишь три человѣка и потому клубское нововведеніе, какъ не достигшее цѣли, пришлось отмѣнить.

Несмотря на небольшое число гребцовъ гребной сезонъ 1889 года прошелъ довольно оживленно и даже яхтъ-клубская команда, послѣ довольно долгаго промежутка, приняла участіе на гонкахъ Англійскаго Гребного Общества «Стрѣла», хотя и безуспѣшно.

Въ 1888 году основалось въ Петербургѣ новое парусное общество, подъ названіемъ Парусный Кружокъ и Рѣчной Яхтъ-Клубъ пересталъ такимъ образомъ быть единственнымъ паруснымъ клубомъ въ столицѣ.

1888 г.

Появленіе Паруснаго Кружка было конечно очень сочувственно встрѣчено столичной печатью, оказывавшею дружную поддержку начинающему обществу, но вмѣстѣ съ тѣмъ многія столичныя газеты воспользовались этимъ случаемъ, чтобы подвергнуть критикѣ дѣятельность стараго яхтъ-клуба, Рѣчного, и почти все въ немъ находили тогда устарѣлымъ. Какъ курьезъ можетъ быть приведенъ случай, что одна изъ газетъ Рѣчному Яхтъ-Клубу поставила въ упрекъ даже такое обстоятельство, что двѣ его гонки въ 1888 году не могли состояться изъ-за штиля и яхты на буксирѣ парохода вернулись обратно въ Клубъ. «Въ новомъ же парусномъ кружкѣ» —сообщала газета—«всѣ гонки состоялись и яхты всегда возвращались домой подъ парусами».

30 мая 1888 года въ день рожденія Петра Великаго Рѣчной Яхтъ-Клубъ праздновалъ 200-лѣтіе ботика «Дѣдушки русскаго флота». Въ этотъ день имъ была устроена гребная гонка для прогулочныхъ шлюпокъ, вслѣдъ за которой состоялись спектакль и танцевальный вечеръ. Спектакль былъ устроенъ маститымъ членомъ-сотрудникомъ Клуба Л. Л. Леонидовымъ при участіи приглашенныхъ имъ артистовъ. Шла пьеса «Саардамскій корабельный мастеръ» или «Нѣтъ имени ему», гдѣ самую главную роль игралъ самъ почтенный Леонидъ Львовичъ. Въ заключеніе была поставлена членомъ Клуба О. О. Тибо-Бриньолемъ живая картина «Дѣдушка русскаго флота», изображавшая моментъ нахожденія Петромъ I ботика въ селѣ Измайловѣ. Спектакль сошелъ великолѣпно и собравшаяся въ большомъ количествѣ публика дружными апплодисментами благодарила артистовъ, безвозмездно исполнявшихъ свои роли,—г-жу Прокофьеву, и Гг. Леонидова, Сосновскаго, Вольскаго и Малышева.

Д. Д. Кетли
Членъ Комитета 1886—1891 г.

Говоря о дѣятельности Рѣчного Яхтъ-Клуба конца восмидесятыхъ годовъ нельзя не сказать нѣсколько словъ объ особенно энергичной и выдающейся дѣятельности этого времени двухъ членовъ Комитета Э. Э. Кетли и Г. В. Еша.

Э. Э. Кетли, состоя въ одно и тоже время членомъ Техническаго Отдѣленія Комитета, Начальникомъ гавани и членомъ Гоночной Комиссіи, отдавалъ почти все свободное свое время своему Клубу. Онъ жилъ въ Яхтъ-Клубѣ зиму и лѣто и потому всѣ работы по гавани могъ производить подъ личнымъ

Верхняя гавань С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба въ 1888 г.

„Мечта". „Княжна". „Ко-і-норъ".

своимъ наблюденіемъ, что конечно не могло не отразиться на ея благоустройствѣ. Его заботами были устроены въ Яхтъ-Клубѣ анемометръ (вѣтромѣръ), маячный огонь для буеровъ, вахтенные часы, термометръ съ maximum и minimum температуры сутокъ, контрольные часы для дежурныхъ матросовъ по гавани и клубу и, наконецъ, имъ же были заведены инвентарныя таблицы принадлежностей судовъ, сдаваемыхъ владѣльцами на храненіе въ Яхтъ-Клубъ. Въ качествѣ члена Гоночной Комиссіи онъ всегда присутствовалъ на всѣхъ гонкахъ, за исключеніемъ лишь тѣхъ, когда самъ участвовалъ въ состязаніи. Состоялъ онъ также и безсмѣннымъ измѣрителемъ гоночной силы яхтъ, производя необходимыя измѣренія, составляя чертежи и вычисленія. При всѣхъ этихъ разнообразныхъ работахъ по Клубу онъ особенно ревностно и строго постоянно охранялъ уставъ и правила Яхтъ-Клуба, чѣмъ, между прочимъ, не разъ вызывалъ возраженія и неудовольствія со стороны отдѣльныхъ лицъ, привыкшихъ ко всякаго рода послабленіямъ и исключеніямъ. Но конечно такимъ лицамъ трудно было спорить противъ положеннаго Э. Э. Кетли въ основаніе всей своей дѣятельности по Яхтъ-Клубу девиза: «если правило не хорошо, его слѣдуетъ измѣнить или отмѣнить, а пока оно есть, оно должно исполняться». Къ сожалѣнію возникшія съ одной стороны на этой почвѣ непріятности и болѣзнь съ другой скоро лишили Эдуарда Эдуардовича возможности продолжать свою плодотворную дѣятельность на пользу Рѣчного Яхтъ-Клуба и вообще воднаго спорта. Въ августѣ 1891 года онъ отказался отъ званія члена Комитета и въ слѣдующемъ году выбылъ совсѣмъ изъ состава Общества.

Останавливаясь на дѣятельности другого энергичнаго клубскаго работника того времени, Г. В. Эша, молодого тогда члена Клуба, приходится прежде всего отмѣтить удивительную энергію и работоспособность этого члена Рѣчного Яхтъ-Клуба. Онъ ни одной минуты не могъ оставаться безъ дѣла. Помогалъ постоянно Гоночной Комиссіи, пока не былъ избранъ въ 1891 году въ число ея членовъ; принималъ самое дѣятельное участіе во всѣхъ клубскихъ хозяйственныхъ работахъ, во всѣхъ, устраиваемыхъ Клубомъ празднествахъ, и, наконецъ, привелъ въ полный порядокъ обширную клубскую библіотеку. Глубоко въ тоже время интересуясь воднымъ спортомъ и особенно паруснымъ, Г. В. Эшъ, не удовлетворя-

Г. В. Эшъ
Членъ Комитета 1889—1890 г.

ясь постройкою яхтъ въ Петербургѣ, выписывая изъ-заграницы и Финляндіи много различныхъ судовъ, и наконецъ основалъ въ столицѣ свою собственную яхтенную верфь, которая быстро заняла одно изъ первыхъ мѣстъ въ Россіи.

На этой верфи въ 1888 году Г. В. Эшемъ была начата постройкою яхта-тендеръ около 8 тоннъ «Мечта», которую онъ предложилъ Комитету для вызова Нюландскому Яхтъ-Клубу на состязаніе на учрежденный въ 1886 году Командоромъ этого Клуба Н. Н. Синебрюховымъ переходящій бокалъ—первый переходящій кубокъ Финскаго залива. Вызовъ этотъ былъ одобренъ Комитетомъ и посланъ въ Нюландскій Яхтъ-Клубъ. Это было событіе огромной важности въ спортивномъ мірѣ, а для Рѣчного Яхтъ-Клуба оно являлось первымъ случаемъ, когда онъ рѣшилъ выступить въ серьезное открытое единоборство съ сильнѣйшимъ яхтъ-клубомъ Финляндіи.

Тендеръ **„Мечта“** Г. В. Эша.

Гонка по соглашенію съ Нюландскимъ Яхтъ-Клубомъ состоялась въ назначенное время лѣтомъ 1889 года, но сложилась крайне неудачно для Рѣчного Яхтъ-Клуба, такъ какъ его яхта «Мечта» оказалась легко побитой финляндскою яхтою «Юдитъ», которая благодаря своей величинѣ и значительной осадкѣ, имѣла огромное преимущество въ открытомъ морѣ предъ петербургской своей соперницей.

Сильно обогатилъ Г. В. Эшъ и яхтъ-клубскую и вообще яхтенную литетературу, издавая въ 1889, 1890 и 1891 годахъ особыя памятныя книжки Рѣчного Яхтъ-Клуба и затѣмъ отпечатавъ свой грандіозный трудъ «Руководство для любителей яхтеннаго дѣла», остающееся до послѣдняго времени почти единственнымъ подобнымъ сочиненіемъ по любительскому мореходству.

Не соглашаясь однако часто съ заключеніями Комитета по различнымъ клубскимъ вопросамъ, Г. В. Эшъ скоро сталъ представлять собою сильную оппозиціонную единицу для Комитета и свое недовольство послѣднимъ сумѣлъ передать многимъ членамъ Рѣчного Яхтъ-Клуба, рѣшившимъ вскорѣ отдѣлиться отъ Яхтъ-Клуба и основать новый яхтъ-клубъ, въ которомъ бы они могли встрѣтить сочувствіе своимъ начинаніямъ.

1889.

В. А. Олсуфьевъ
Вице-Командоръ СПБ. р. Я. К. 1889—1890.

Довольно значительныя перемѣны произошли въ 1889 году въ составѣ Комитета. Вмѣсто выбывшаго по очереди Н. А. Стефаница, восемь лѣтъ подрядъ занимавшаго должность Вице-Командора Клуба и выбраннаго въ этомъ году въ его почетные члены, 20 марта былъ избранъ Общимъ Собраніемъ на эту должность сперва Э. Л. Биндеманъ, но затѣмъ вслѣдствіе его отказа 14 мая В. А. Олсуфьевъ.

Вмѣстѣ съ Н. А. Стефаницемъ въ почетные члены Клуба были избраны въ этомъ году еще двое дѣйствительныхъ членовъ. Отдавая должное лучшему конструктору того времени, молодому члену-сотруднику Яхтъ-Клуба В. В. Шталю, по чертежамъ котораго построено было большинство наиболѣе выдающихся по ходу и красотѣ яхтъ-клубскихъ судовъ, Общее Собраніе выбрало его также въ свои Почетные Члены, равно какъ и Управлявшаго Балтійскимъ Судостроительнымъ заводомъ М. И. Кази, за многолѣтнюю и плодотворную дѣятельность его на поприщѣ развитія родного торговаго флота.

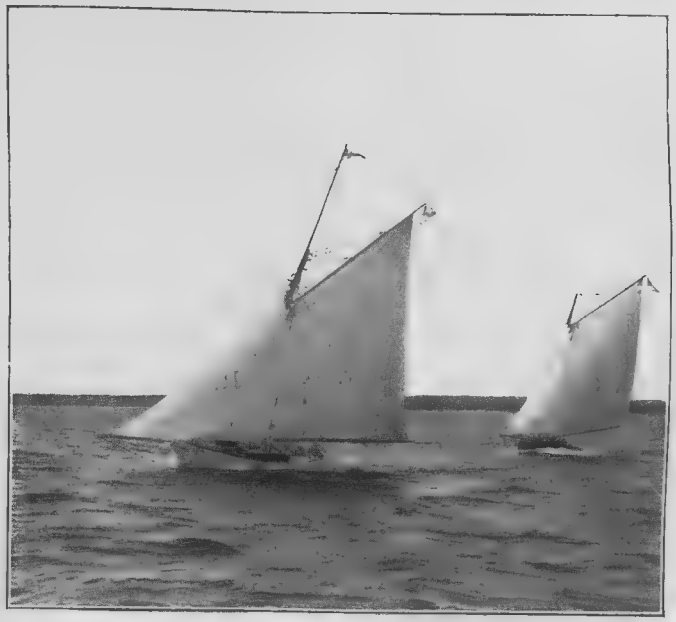
Изъ членовъ-сотрудниковъ Рѣчной Яхтъ-Клубъ въ 1889 г. лишился своего незабвеннаго поэта Леонида Львовича Леонидова, такъ горячо любившаго Яхтъ-Клубъ, воспѣтый имъ въ безчисленномъ рядѣ прочувствованныхъ стиховъ, столь оживлявшихъ постоянно всѣ клубскіе торжественные обѣды.

Хотя построенная въ минувшемъ году яхта Г. В. Эша «Мечта» и не оправдала надеждъ яхтъ-клубистовъ и не отбила бокала Синебрюхова отъ гельсингфорцевъ, но тѣмъ не менѣе отъ нея нельзя было отнять ея прекрасныхъ гоночныхъ качествъ, выказанныхъ ею на всѣхъ гонкахъ сезона 1889 года, изъ числа которыхъ двѣ гонки были устроены по частному соглашенію между Г. Эшемъ и владѣльцемъ яхты «Коіноръ» графомъ Ностицемъ.

Членъ СПБ. р. Я. К.
Графъ **Г. И. Ностицъ.**

Яхта «Мечта» и записанный съ 1888 года въ списки Яхтъ-Клуба тендеръ «Княжна» положили собою, можно сказать, новую эру въ клубскомъ яхтенномъ судостроеніи. Постройка этихъ яхтъ показала, что конструкторы отрѣшились теперь отъ прежнихъ тендеровъ съ прямыми форштевнями и съ этого времени все болѣе и болѣе стали строиться яхты съ клиперскими носами и значительно облегченною носовою частью судна. Вообще появленіе въ Яхтъ-Клубѣ яхтъ «Мечты» и «Княжны» дало нѣкоторый толчекъ развитію паруснаго спорта и бывшее въ то время въ Клубѣ затишье понемногу начало спадать а черезъ два года жизнь Рѣчного Яхтъ-Клуба снова во всѣхъ своихъ отрасляхъ, за исключеніемъ гребного дѣла, могла быть отмѣчена кипучею дѣятельностью. Парусныя гонки съ появленіемъ этихъ новыхъ яхтъ стали отличаться значительнымъ оживленіемъ и интересомъ. Число ихъ въ 1889 году возрасло до 9, а число яхтъ, принимавшихъ участіе въ нихъ, доходило до 94 числа, еще не бывалаго за все существованіе Рѣчного Яхтъ-Клуба.

Новый Вице-Командоръ В. А. Олсуфьевъ съ особеннымъ интересомъ относился къ гоночному парусному дѣлу, осо-



„Мечта“ и **„Призракъ“** на гонкѣ 6 августа 1889 года.

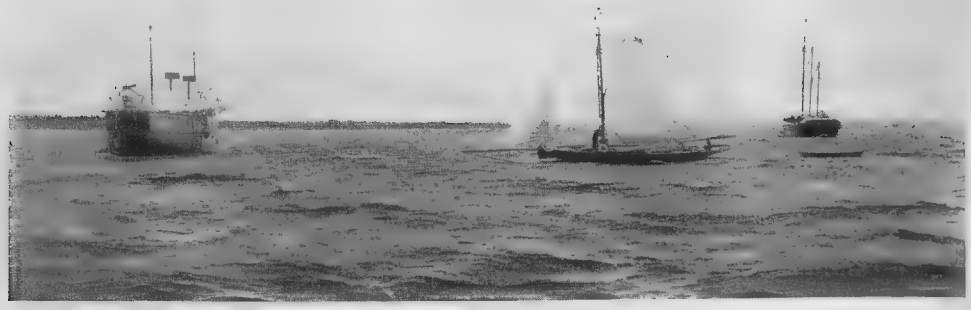
Ботъ „Пыжикъ“ В. В. Эвальда.

бенно придавая огромное значеніе вновь принятому на гонкахъ учету времени. Имъ была, между прочимъ устроена одна сверхпрограммная гонка для всѣхъ судовъ Яхтъ-Клуба безъ раздѣленія на обыкновенные классы, а только лишь съ раздѣленіемъ на двѣ группы большихъ и малыхъ яхтъ. Результатъ этихъ гонокъ получился довольно интересный, особенно въ большомъ разрядѣ, гдѣ первый призъ достался наименьшему по размѣрамъ «Викингу» Фанъ-деръ-Флита, затѣмъ ужъ шли «Мечта» и «Норвежецъ» и только лишь четвертый призъ получила большая «Княжна». По иниціативѣ же новаго Вице-Командора съ этого года суда съ выдвижными килями стали дѣлиться по балламъ на такіе же классы, какъ и суда съ постоянными килями, и кромѣ того для обѣихъ категорій былъ установленъ еще пятый классъ яхтъ свыше 5 балловъ гоночной силы.

Состязаніе на призъ Морского Министерства 1889 года, вновь построенный ботъ съ выдвижнымъ килемъ «Чудо», состояло изъ двухъ отдѣльныхъ гонокъ. Оба раза въ этихъ состязаніяхъ побѣдительницей была яхта «Велія» А. Галлера, а вторымъ за нею былъ «Норвежецъ».

Помимо гонокъ лѣтняя спортивная дѣятельность 1889 года была ознаменована въ высшей степени интереснѣйшимъ эскадреннымъ плаваніемъ яхтъ-клубскихъ судовъ въ Койвисто и въ Выборгъ. Благодаря стараніямъ Вице-Командора эскадру составило огромное число яхтъ. Въ нее вошли яхты «Княжна», подъ флагомъ Вице-Командора В. А. Олсуфьева, «Витязь» подъ флагомъ почетнаго члена Д. И. Маршалова, «Коіноръ» Э. Биндемана, «Моретта» К. Штутмана, «Зюйдъ-Вестъ» подъ управленіемъ Н. Васильева, «Велія» А. Галлера, «Бризъ» М. Кристина, «Тритонъ» Н. Гамбургера, «Тригъ» г. Эйхгольца, «Пыжикъ» В. Эвальда и «Первенецъ» подъ командой Д. Кетли.

Чудная теплая погода, небольшой вначалѣ, но всетаки хорошій S-вый вѣтерокъ во все время пути до Выборга, затѣмъ весело проведенное въ городѣ



Тендеръ **„Ко-і-норъ“** Э. Л. Биндемана въ Біоркэ-Зундѣ. (Эскадренное плаваніе въ Выборгъ въ 1889 г.).

время и сильная гроза, разразившаяся на обратномъ пути, не далеко отъ маяка Стрисудденъ, послѣ которой установился свѣжій W, быстро пригнавшій яхты въ Клубъ, оставили у всѣхъ участниковъ плаванія много чудныхъ впечатлѣній и воспоминаній.

Гребной петербургскій спортъ въ 1889 году былъ значительно поднятъ празднованіемъ 25-ти лѣтняго юбилея Англійскаго Гребного Общества «Стрѣла» и образованіемъ новаго гребного общества въ С.-Петербургѣ С.-Петербургскаго Гребного Общества.

Хотя образованіе спеціально гребного общества и должно было отвлечь отъ С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба много молодыхъ силъ и заставило обѣднѣть и безъ того малочисленный составъ его гребцовъ, но тѣмъ не менѣе на юбилейную гонку Англійскаго Общества Рѣчной Яхтъ-Клубъ выставилъ въ разрядѣ для гиговъ-одиночекъ на только что учрежденное въ этомъ году «первенство Невы», свою одиночку на которой и оказался побѣдителемъ молодой гребецъ Яхтъ-Клуба А. Ф. Пасхинъ, побившій всѣхъ своихъ соперниковъ, членовъ Общества «Стрѣла» и новаго Гребного Общества. Однако гребныя внутреннія яхтъ-клубскія гонки въ этомъ году представляли довольно печальную картину. Старые гребцы бросили весло и сошли съ гоночной арены, а новыхъ силъ, за исключеніемъ А. Пасхина и А. Ильина, не объявлялось. На гребныхъ гонкахъ въ это время подвизались все болѣе, такъ сказать, случайные гребцы, чуть не впервые садившіеся на гоночныя суда. Изъ старыхъ гребцовъ одинъ только И. М. Третьяковъ выступилъ въ этомъ году въ послѣдній разъ въ состязаніи на почетный флагъ, который и удержалъ за собою въ четвертый разъ. Кромѣ него въ послѣдній также разъ выступили еще на гонкахъ два старыхъ гребца Плеультъ и Грачевъ 2.

Въ навигацію 1889 года Яхтъ-Клубъ удостоился посѣщенія Его Императорскаго Высочества Князя Евгенія Максимиліановича Романовскаго Герцога Лейхтенбергскаго, прибывшаго на паровой своей яхтѣ «Голубка». Затѣмъ Яхтъ-Клубъ посѣтили въ этомъ году на 15-титонной парусной яхтѣ «Frigg» г.г. Юттеборгъ и художникъ Скари, прибывшіе изъ Христіаніи. Во время своего пребыванія въ Яхтъ-Клубѣ Юттеборгъ и Скари участвовали въ прогулкѣ на яхтѣ «Первенецъ» въ Петергофъ, организованной въ честь гостей нѣсколькими членами Яхтъ-Клуба, и на прощаніе поднесли въ даръ Клубу картину масляными красками, изображающую видъ съ моря на мѣсто стоянки «Frigg'a» г. Арендаль.

По желанію Августѣйшаго Покровителя Яхтъ-Клуба его флотилія, по примѣру прежнихъ лѣтъ, и въ этомъ году принимала участіе въ церемоніи спуска на воду новаго русскаго броненосца «Императоръ Николай I», состоявшейся въ Высочайшемъ присутствіи 20 мая.

Въ 1889 году шлюпочная мастерская Рѣчного Яхтъ-Клуба, находившаяся въ то время во временной арендѣ у К. Экебома, послѣ значительнаго перерыва вновь приняла участіе въ выставкѣ,—на этотъ разъ въ Первой Всероссійской Рыболовной и Рыбопромышленной Выставкѣ въ С.-Петербургѣ и выставленныя ею суда удостоились диплома на золотую медаль.

Ботъ „Тригъ“ Г. Эйхгольца.

1889 годъ Яхтъ-Клубъ закончилъ объявленіемъ конкурса на составленіе чертежа полупалубнаго ботика съ постояннымъ килемъ I класса. Такого конкурса не объявлялось съ 1878 года. Изъ 14 чертежей, представленныхъ въ Конкурсную Комиссію, состоявшую изъ членовъ Техническаго Отдѣленія Комитета и нѣсколькихъ членовъ Клуба, при-

На буксирѣ **„Первенца“** яхты **„Витязь“** и **„Тригъ“**.
(Эскадренное плаванье въ Выборгъ въ 1889 году).
На „Витязѣ“ Д. Маршаловъ, А. Романъ, Д. и Н. Маршаловы.

глашенныхъ Комитетомъ, подъ предсѣдательствомъ члена сотрудника А. К. Боярскаго, удостоены были премій въ 75 и 50 рублей два проекта, оказавшіеся принадлежащими почетному члену Яхтъ-Клуба В. В. Шталю; кромѣ нихъ удостоенъ былъ одобренія проектъ, представленный дѣйствительнымъ членомъ О. И. Гамбургеромъ. По премированнымъ чертежамъ должны были быть выстроены на призовыя деньги Морского Министерства въ 1500 рублей два ботика и въ первый годъ поступить въ число общественныхъ судовъ Яхтъ-Клуба для испытанія ихъ качествъ, а въ 1891 году ихъ предназначалось выдать призами Морского Министерства.

Вмѣстѣ съ этимъ предполагалось организовать въ навигацію 1890 года особыя гонки, на которыхъ суда, построенныя по чертежамъ, представленнымъ на конкурсъ, должны были состязаться между собою и оказавшемуся изъ нихъ лучшимъ по гоночнымъ качествамъ назначена была дополнительная премія въ 100 рублей.

Интересъ скучнаго зимняго сезона, кромѣ удачнаго катанья на буерахъ и съ ледяныхъ горъ, былъ нѣсколько поднятъ, по примѣру прежнихъ лѣтъ, бесѣдами въ залѣ Морского Музея двухъ членовъ-сотрудниковъ Н. Н. Азарьева «объ управленіи судами во время боя» и В. В. Эвальда «о большихъ переходахъ на маленькихъ судахъ». Къ сожалѣнію такія бесѣды съ каждымъ годомъ стали становиться все болѣе и болѣе рѣдкимъ явленіемъ и мало находилось охотниковъ подѣлиться съ членами Яхтъ-Клуба своими знаніями, свѣдѣніями и опытностью въ морскомъ и яхтенномъ дѣлѣ.

Гавань С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба въ 1889 году.

„Тригъ". „Вэнджи". „Фіаметта".

Въ ожиданіи вѣтра на гонкѣ СПБ. р. Я. К. 23 іюля 1889 года.

1890.

Въ 1890 году выбывавшій по очереди Командоръ Яхтъ-Клуба В. Ю. Познанскій отказался по болѣзни отъ новой баллотировки на должность Командора и потому на Общемъ Собраніи 21 марта на этотъ важный постъ единогласно былъ выбранъ новый командоръ почетный членъ Яхтъ-Клуба М. И. Кази.

Общее Собраніе, глубоко сожалѣя объ оставленіи В. Ю. Познанскимъ должности Командора Яхтъ-Клуба, уполномочило Комитетъ поднести Василію Юрьевичу черезъ особую депутацію адресъ, въ которомъ отъ лица членовъ Клуба высказало ихъ глубокую признательность и уваженіе за тѣ неутомимые труды его и заботы о своемъ дѣтищѣ, проявленные имъ въ теченіи послѣдняго его пятилѣтняго командорства. Съ этого момента почтенный Василій Юрьевичъ оффиціально отдалился отъ активной дѣятельности по Клубу, но все-таки не прервалъ съ нимъ тѣсной связи, продолжая живо

Командоръ СПБ. р. Я. К. (1890—1893 г.г.)
М. И. Кази.

интересоваться всѣми его дѣлами и послѣ этого всегда Яхтъ-Клубъ получалъ отъ своего Почетнаго Командора поздравленія, подчасъ въ стихотворной формѣ, по случаю различныхъ клубскихъ праздниковъ и другихъ событій.

Вынужденъ былъ также въ 1890 году отказаться по своимъ служебнымъ обстоятельствамъ отъ должности Вице-Командора энергичный В. А. Олсуфьевъ. Съ грустью разставался Клубъ со своимъ Вице-Командоромъ, снискавшимъ за короткое время своего вице-командорства общую любовь членовъ. Энергіи В. А. Олсуфьева Рѣчной Яхтъ-Клубъ обязанъ былъ поднятіемъ въ концѣ восьмидесятыхъ годовъ паруснаго спорта и тѣмъ его развитіемъ, въ какомъ онъ находился въ это время. На мѣсто В. А. Олсуфьева Яхтъ-Клубъ избралъ 12 іюля одного изъ старѣйшихъ своихъ членовъ П. Ф. Самохвалова, бывшаго много лѣтъ членомъ Комитета, а послѣднее время состоявшаго въ Комиссіи Посредниковъ.

Зимою 1889—1890 г.г. была закончена особою Комиссіею, состоящею изъ членовъ Клуба Д. И. Маршалова, А. И. Иванова и О. О. Тибо-Бриньоля, выработка новаго положенія о шлюпочной мастерской Яхтъ-Клуба и послѣ этого дѣло было начато на совершенно новыхъ основаніяхъ. По новымъ правиламъ все дѣло съ этого времени возлагалось цѣликомъ на мастера, который уже работалъ совершенно самостоятельно за своею личною отвѣтственностью. За Комитетомъ сохранялось право, во-первыхъ, наблюденія за работами мастерской С.-Петербургскаго Рѣчного Яхтъ-Клуба, для того чтобы подъ ея фирмой выпускались суда лишь того достойныя, и во-вторыхъ, право контроля за веденіемъ книгъ мастерской и наконецъ ареста всего ея движимаго имущества въ случаѣ накопленія за нею долга Яхтъ-Клубу свыше 2000 руб. На этихъ основаніяхъ шлюпочная мастерская просуществовала довольно долгое время, именно до 1898 года.

Вторымъ крупнымъ событіемъ во внутренней жизни Яхтъ-Клуба 1890 года было изданіе ежегодной памятной книжки на совершенно новыхъ началахъ. Новая памятная книжка, помимо обычныхъ свѣдѣній о составѣ Клуба и его судахъ, заключала теперь еще много общеполезныхъ и интересныхъ свѣдѣній для яхтсменовъ, различныя статистическія таблицы, курсы и результаты гонокъ за 1889 г., списокъ всѣхъ яхтъ-клубовъ Россіи, составъ ихъ и краткія

о нихъ свѣдѣнія. Такимъ образомъ книжка эта являлась теперь интересной не только лишь для однихъ членовъ Яхтъ-Клуба, но и вообще для каждаго любителя воднаго спорта. Главное руководство изданіемъ этой книжки было возложено на неутомимаго Г. В. Эша и онъ въ сотрудничествѣ съ нѣсколькими другими членами Яхтъ-Клуба издалъ ее дѣйствительно очень старательно.

Тендеръ **„Тритонъ“** А. И. Гамбургера.

1890 годъ былъ однимъ изъ тѣхъ немногихъ годовъ въ жизни Яхтъ-Клуба, въ теченіи которыхъ его библіотека могла пополниться представленными нѣкоторыми членами Клуба описаніями ихъ дальнихъ плаваній на яхтахъ. Въ этомъ году восемь судовладѣльцевъ рѣшили подѣлиться съ своими товарищами впечатлѣніями о своихъ дальнихъ плаваніяхъ. Изъ этихъ описаній видно, что наиболѣе выдающееся плаваніе было совершено яхтой «Атаманъ» г. Эйхгольца, которому вмѣстѣ съ членомъ Клуба П. Кирилловымъ удалось на яхтѣ посѣтить Койвисто, Вилаіоки, Гельсингфорсъ, о. Гогландъ, Ревель, Балтійскій Портъ, Фербе на о. Вормсѣ, Гапсаль, Куйвастъ, Аренсбургъ и Ригу. Въ большинствѣ изъ этихъ пунктовъ, за исключеніемъ только Койвисто, Гельсингфорса и Ревеля, еще ни разу не было ни одной яхты Рѣчного Яхтъ-Клуба. Всего «Атаманомъ» было сдѣлано 1018 м. миль, при чемъ изъ 667 часовъ, въ теченіи которыхъ яхта находилась въ плаваніи, почти половина времени была проведена на стоянкахъ. Изъ другихъ представленныхъ въ Комитетъ описаній обращали на себя вниманіе описанія плаваній въ Гельсингфорсъ яхтъ «Гарри», «Крейсера» и «Зазнобы». Кромѣ того были получены еще свѣдѣнія о плаваніи также яхтъ «Викинга», «Тритона», «Ольги» и «Пыжика».

Изъ числа этихъ яхтъ «Зазноба» и «Ольга» впервые въ этомъ году

вступили въ число яхтъ-клубскихъ судовъ. «Зазноба» была построена въ 1890 году гг. Бѣляевыми на собственной верфи, по чертежу В. Шталя. Это былъ шлюпъ-компромиссъ въ 15,7 тоннъ; предназначался онъ для отбитія предстоящимъ лѣтомъ отъ Нюландскаго Яхтъ-Клуба кубка Синебрюхова, который не удалось получить въ 1889 году яхтѣ Рѣчного Яхтъ-Клуба «Мечта». Много надеждъ возлагалось теперь Яхтъ-Клубомъ на посылаемую въ Гельсингфорсъ для отбитія кубка новую яхту «Зазнобу». На рулѣ ея шелъ одинъ изъ серьезнѣйшихъ моряковъ-любителей В. В. Эвальдъ, въ командѣ же находились такіе опытные любители, какъ Ѳ. Богдановъ-Березовскій, Г. Букешинъ, А. Сиреліусъ, А. Эвальдъ и Л. Гамбургеръ.

Но однако и «Зазнобѣ» не суждено было привезти въ Петербургъ дорогой для финляндцевъ кубокъ Синебрюхова. Выставленная защитникомъ кубка новая яхта Нюландскаго Яхтъ-Клуба «Ойхонна» въ двухъ гонкахъ оказалась впереди яхты Рѣчного Яхтъ-Клуба, сохранивъ такимъ образомъ и на этотъ разъ кубокъ Синебрюхова за финляндскимъ яхтъ-клубомъ. Однако при этомъ надо сказать, что никогда еще побѣда не была такъ близка для Рѣчного

Шхуна **„Атаманъ“** Эйхгольца.

Тендеръ „Ольга“ Э. Л. Биндемана.

Яхтъ-Клуба, какъ въ этомъ состязаніи и только несчастная случайность помѣшала «Зазнобѣ» выйти побѣдительницей изъ этой серьезной гонки. Весьма спѣшное, а потому недостаточно тщательно провѣренное вооруженіе «Зазнобы», вслѣдствіе чего, между прочимъ, явилась поломка у ней на одной гонкѣ стеньги, а также незнаніе мѣстности и незнакомство съ фарватеромъ были главными причинами проигрыша гонки. Тогда еще не было существующихъ въ настоящее время подробныхъ картъ финляндскихъ шхеръ и въ нужныхъ случаяхъ приходилось пользоваться картами, изданными на шведскомъ языкѣ К. Экебомомъ или пользоваться услугами мѣстныхъ лоцмановъ, привыкшихъ водить лишь большія, глубоко сидящія купеческія и военныя суда.

За исключеніемъ этой выдающейся гонки, въ 1890 году сезонъ парусныхъ гонокъ въ Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ прошелъ довольно вяло. Два разряда даже не могли состояться изъ-за неявки желающихъ состязаться, что уже очень давно не случалось на парусныхъ гонкахъ Яхтъ-Клуба.

Еще болѣе печальную картину представляли въ это время гребныя клубскія гонки. На всѣхъ гонкахъ этой навигаціи выступило всего лишь 6 членовъ Клуба и 8 судовъ. Однако состязаніе на почетный флагъ состоялось и этотъ почетный призъ выигралъ членъ Клуба А. Г. Ильинъ.

Обычнымъ оживленіемъ и громаднымъ наплывомъ участвующихъ отличалась, по обыкновенію, лишь народная гонка 15 мая на Большой Невѣ для частныхъ шлюпокъ съ гребцами любителями. Въ ней въ этомъ году участвовало 65 судовъ и свыше 200 лицъ. Стеченіе публики на набережной отъ Троицкаго до Дворцоваго мостовъ было громадно. Мало знакомые съ водой и воднымъ спортомъ петербургскіе жители проявляли сильнѣйшій интересъ къ этому состязанію, ежегодно устраиваемому теперь Рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ.

Въ 1890 году впервые были организованы въ Петербургѣ «международныя гребныя гонки», продолжавшіяся въ этомъ году два дня сряду. Рѣчной Яхтъ-Клубъ явился однимъ изъ устроителей этихъ состязаній, но гребцы его ни чѣмъ на нихъ себя не зарекомендовали. «Международнаго» однако въ гонкахъ этихъ ничего не было и потому, спустя нѣсколько лѣтъ, подобныя

состязанія стали оффиціально уже именоваться просто «состязаніями гребцовъ любителей въ С.-Петербургѣ». Кромѣ гребцовъ трехъ петербургскихъ обществъ, приняли участіе въ этомъ состязаніи еще лишь гребцы Московскаго Рѣчного Яхтъ-Клуба, гребцы Рижскаго Гребного Общества и Шуваловскаго гребного кружка «Фортуна». Большинство призовъ на этихъ состязаніяхъ досталось Англійскому Гребному Обществу «Стрѣла», новое же Петербургское Гребное Общество отличилось сравнительно мало.

Несостоялось въ этомъ году и эскадренное плаваніе, назначенное на 20, 21 мая. Въ этотъ день дулъ очень свѣжій вѣтеръ отъ W, такъ что только двѣ яхты, глухо зарифившись, попробовали дойти до Кронштадта, не рискнувъ идти дальше въ заливъ.

По примѣрамъ бывшихъ лѣтъ эскадра Яхтъ-Клуба, состоявшая изъ 15 яхтъ и 5 паровыхъ судовъ, принимала участіе въ церемоніи спуска на воду 19 мая на Балтійскомъ заводѣ Императорской яхты «Полярная Звѣзда». Къ сожалѣнію присутствіе судовъ эскадры Клуба на этомъ торжествѣ окончилось не совсѣмъ для нихъ благополучно. Вслѣдствіе неудобнаго для якорной стоянки грунта и крѣпкаго шквалистаго отъ SW вѣтра, разведшаго въ Невѣ большое волненіе, многія изъ присутствовавшихъ на церемоніи военныхъ судовъ, были сорваны съ якорей, не говоря уже о маленькихъ яхтахъ Рѣчного Яхтъ-Клуба, изъ числа которыхъ нѣкоторымъ пришлось здѣсь потерпѣть болѣе или менѣе замѣтныя аваріи.

Тендеръ **„Зазноба“** Я. П. и А. А. Бѣляевыхъ.

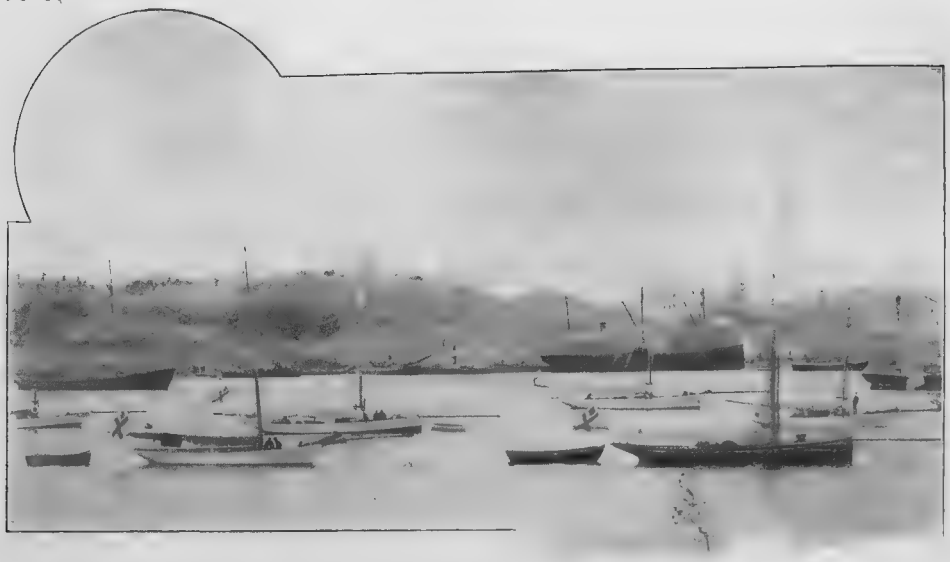
Зимой 1890—1891 г.г. истекало 25-тилѣтіе существованія катка С.-Петербургскаго Общества любителей бѣга на конькахъ на прудахъ Юсупова сада, который, какъ извѣстно, являлся дѣтищемъ Рѣчного

Яхтъ-Клуба и первые 12 лѣтъ находился въ его вѣдѣніи. Поэтому въ этомъ празднованіи Комитетъ Клуба рѣшилъ принять близкое участіе, выразившееся во-первыхъ въ предоставленіи безплатно Обществу на два дня своего помѣщеніе для устройства международнаго состязанія въ бѣгѣ на конькахъ на скорость, и во-вторыхъ, въ посылкѣ депутаціи отъ Яхтъ-Клуба во главѣ съ Вице-Командоромъ В. А. Олсуфьевымъ съ привѣтственнымъ адресомъ.

Тендеръ Нюландскаго Яхтъ-Клуба **„Ойхонна“**.
Защитникъ кубка Синебрюхова въ 1890 году.

Въ состязаніи происходившемъ передъ Яхтъ-Клубомъ 3 февраля 1891 года, и привлекшемъ массу зрителей, помимо знаменитыхъ петербургскихъ конькобѣжцевъ Паншина и Линстедта участвовали еще Норсенгъ изъ Норвегіи, Бальчевскій изъ Гельсингфорса, Бамфордъ и Виноградовъ изъ Москвы.

Почти безснѣжная зима 1890 года была крайне благопріятна для буернаго спорта и катанья на буерахъ въ ноябрѣ и декабрѣ этого года отличалась замѣчательнымъ, не бывалымъ до того оживленіемъ. Число буеровъ, катавшихся по гладкой поверхности льда Невской Губы иногда доходило до тридцати. Неустанными стараніями членовъ Клуба Э. Кетли и Г. Эша удалось устроить даже двѣ буерныя гонки 2 и 9 декабря, на призы, пожертвованные Вице-Командоромъ Олсуфьевымъ и г.г. Цетомъ и Нобелемъ. Обѣ буерныя гонки вышли очень интересны. При вѣтрѣ отъ WNW, силою до 6 балловъ, буера прошли 30-ти верстную дистанцію не много болѣе одного



Яхты **„Княжна“** и **„Мечта“** на Гельсингфорскомъ рейдѣ въ 1890 году.
„Ойхонна“, „Маргитъ“, „Юдитъ“, „Княжна“, „Мечта“, „Эдитъ“.

часа, не считая лавировки, причемъ первый призъ получилъ буеръ «Заяцъ» съ рулевымъ Биндеманомъ, сдѣлавшій дистанцію въ 1 часъ 4 минуты 22 секунды.

Буеръ **„Альбатросъ“** Э. Гюнтера.

Ко времени же второй гонки учрежденъ былъ нѣсколькими любителями буернаго катанья *) серебрянный переходящій кубокъ. Кубокъ этотъ на гонкѣ 9 декабря выигралъ буеръ «Альбатросъ» Гюнтера съ рулевымъ А. Марковымъ. Дистанція въ 40 вер. была имъ сдѣлана при 4-хъ бальномъ вѣтрѣ въ 1 часъ 1 минуту 10 секундъ, не считая лавировки. Ободренный успѣхомъ этихъ двухъ гонокъ Комитетъ незамедлилъ включить въ общую программу гонокъ и на зиму 1891 года, но буерныя гонки къ сожалѣнію для любителей буернаго

*) Донбергомъ, Эшемъ, Беннетомъ. Вишау, Кенигомъ, Небо, Пилацкимъ, Брунстомъ, Кенниғэмъ, Мекки, Пиль и Андерсономъ.

катанья онѣ не могли состояться по причинѣ обильно выпавшаго въ началѣ еще зимы снѣга.

По примѣру прежнихъ лѣтъ въ теченіе зимы 1890—1891 г. г. опять удалось Яхтъ-Клубу устроить въ Морскомъ Музеѣ двѣ интересныя бесѣды: Хвощинскаго «о навигаціи» и члена сотрудника Клуба Ѳ. В. Богданова-Березовскаго «о любительскомъ мореходствѣ у древнихъ».

„Тритонъ" А. И. Гамбургера и **„Витязь"** Д. Д. Маршалова. на гонкѣ 17 іюня 1890 г. на призъ Морского Министерства

Въ самомъ же концѣ 1890 года Комитетомъ былъ объявленъ Конкурсъ на составленіе чертежа паруснаго полупалубнаго ботика I класса. Изъ числа представленныхъ на этомъ конкурсѣ 8 чертежей особою Комиссіею 21 февраля 1891 года признанъ былъ достойнымъ преміи проектъ подъ девизомъ «Мода—законъ», оказавшійся принадлежащимъ, какъ и въ минувшемъ году, почетному члену Яхтъ-Клуба В. В. Шталю.

1891—1899.

1891.

Въ 1891 году Яхтъ-Клубъ лишился одного изъ своихъ дѣятелей и неутомимыхъ работниковъ. Въ августѣ мѣсяцѣ вышелъ изъ состава Комитета и Гоночной Комиссіи Э. Э. Кетли. Не разъ уже приходилось говорить въ настоящемъ очеркѣ о дѣятельности этого энергичнаго, хотя подчасъ и крутого человѣка, такъ горячо и сердечно относившагося къ интересамъ Клуба, и строго соблюдавшаго его уставъ и всѣ правила. Общее собраніе выразило крайнее свое сожалѣніе по поводу ухода такого дѣятеля и постановило передать Э. Э. Кетли искреннюю благодарность за все, сдѣланное имъ для Клуба, открывъ одновременно съ этимъ подписку на поднесеніе ему подарка въ знакъ признательности всего общества.

Въ парусномъ спортѣ 1891 годъ отмѣчается въ Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ появленіемъ новой яхты «Нэнъ» В. Л. Фансмита, первой клубской спеціально гоночной яхты. «Гоночная яхта» это были слова въ то время совершенно новыя въ Яхтъ-Клубѣ и до того совершенно для него неизвѣстныя. Первая гоночная яхта Рѣчного Яхтъ-Клуба «Нэнъ» была построена въ Англіи

въ 1889 году на верфи В. Файфа въ Ферли, по его же чертежу, водоизмѣщеніе она имѣла 9,18 тоннъ. Построенная спеціально для гонокъ, она имѣла очень тонкую обшивку и вообще была облегчена въ вѣсѣ, въ чемъ только было можно. Кромѣ того совершенно новыя оригинальныя линіи обводовъ корпуса и профиля дѣлали яхту эту изящнѣйшимъ судномъ своего времени. На петербургскихъ гонкахъ она не замедлила показать свой удивительный ходъ одинаково какъ при слабомъ, такъ и при свѣжемъ вѣтрѣ, особенно въ бейдевиндъ. Правда, при свѣжей погодѣ «Нэнъ» была довольно «мокрымъ судномъ,» но это главнымъ образомъ происходило отъ того что она, не имѣя ни малѣйшаго дрейфа, сохраняла и въ лавировку хорошій ходъ, что было недостижимо для судовъ прежняго типа съ прямыми, глубоко сидящими форштевнями.

Тендеръ „**Нэнъ**“ В. Л. Фансмита (позже Я. Л. Фансмита).

«Нэнъ» блестяще провела начало своей карьеры на петербургскихъ гонкахъ и скоро распространила свою славу далеко за предѣлами Маркизовой лужи, одерживая побѣды надъ своими финляндскими соперниками, а это было въ то время дѣломъ далеко не легкимъ. Только много лѣтъ уже спустя стало ей не подъ силу конкурировать съ современными гоночными яхтами и она вынуждена была уступать имъ часто первенство на гонкахъ. «Нэнъ»

обыкновенно выступала на гонкахъ подъ управленіемъ брата своего владѣльца члена Яхтъ-Клуба Я. Л. Фансмита, во владѣніе котораго она впослѣдствіи перешла.

Я. Л. Фансмитъ явился большимъ знатокомъ паруснаго дѣла и какъ рулевой считался однимъ изъ опытнѣйшихъ въ Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ. Отличаясь огромною начитанностью по всѣмъ отраслямъ морского дѣла и всесторонне изучивъ яхтенный спортъ, онъ постоянно стремился всѣ свои знанія передавать окружавшимъ его лицамъ, старался научить ихъ понять сложную яхтенную науку и сдѣлать изъ нихъ настоящихъ серьезныхъ моряковъ-любителей. Своими увлекательными повѣствованіями по различнымъ морскимъ вопросамъ и серьезнымъ отношеніемъ къ дѣлу онъ умѣлъ всегда около себя собирать цѣлый кругъ слушателей, изъ которыхъ затѣмъ многіе, подъ вліяніемъ его рѣчей, дѣлались заядлыми парусными спортсменами. Въ этомъ смыслѣ Я. Л. Фансмитъ считался для многихъ изъ членовъ С.-Петербургскаго Рѣчного Яхтъ-Клуба какъ-бы учителемъ паруснаго спорта.

Я. Л. Фансмитъ.
Членъ Комитета 1894—1900 г.

Нечего и говорить, что появленіе «Нэнъ» на петербургскихъ гонкахъ сразу же показало преимущество судовъ такого типа и заставило всѣхъ отказаться отъ прежняго типа яхтъ. Новыя яхты и ботики теперь стали строиться съ боковою поверхностью, какъ у «Нэнъ», близко подходящею къ треугольнику, а сама постройка и вооруженіе также теперь дѣлались на много легче, чѣмъ въ прежнее время. Вообще въ яхтенномъ дѣлѣ въ Яхтъ-Клубѣ произошелъ настоящій переворотъ и скоро отъ прежнихъ прямоносыхъ тяжелыхъ тендеровъ осталось одно только воспоминаніе.

Изъ такихъ судовъ въ Яхтъ-Клубѣ держались дольше другихъ яхтъ тендера «Ко-і-норъ», «Витязь», «Тритонъ», «Ольга», но выступать на гонкахъ имъ уже нечего было думать.

Изъ яхтъ новаго типа вслѣдъ за «Нэнъ» вскорѣ появились въ Яхтъ-Клубѣ 8-митонный тендеръ «Касатка» Э. Биндемана, постройки Крейтона въ Або по чертежу В. Файфа, шлюпъ «Чаечка» В. Олсуфьева постройки Г. В. Эша по чертежу В. Шталя и общественное судно Яхтъ-Клуба ботикъ

«Адмиралъ Жерве», построенное въ мастерской Яхтъ-Клуба по премированному на конкурсѣ минувшаго года чертежу. Изъ другихъ новыхъ судовъ обращали на себя вниманіе большая стальная шхуна «Сирена» А. И. Гамбургера 30-ти тоннъ водоизмѣщенія, построенная въ этомъ же году по чертежу В. Шталя, и сооруженный по его же чертежу на верфи Г. Эша ботикъ съ выдвижнымъ килемъ «Одуванчикъ».

О дальнихъ плаваніяхъ клубскихъ судовъ 1891 года не было сдѣлано никакихъ сообщеній, но за-то въ этомъ году состоялось въ іюнѣ интересное эскадренное плаваніе въ Біоркэ-Зундъ и въ Выборгъ, подъ флагманствомъ почетнаго члена Д. И. Маршалова. Въ эскадру вошли: флагманское судно «Витязь», затѣмъ «Касатка» Э. Биндемана, «Ольга» его же, подъ управленіемъ Г. Брунса, «Нэнъ» съ рулевымъ Я. Фансмитомъ, «Зазноба» Я. Бѣляева и «Первенецъ» подъ командою В. Эвальда. Близь Койвисто яхтъ-клубская эскадра была встрѣчена Командоромъ Выборгскаго Паруснаго Общества г. Валемъ, вышедшимъ на своей яхтѣ «Эдитъ» на встрѣчу и пригласившимъ яхтъ-клубистовъ принять участіе въ праздникѣ Выборгскаго Общества 11 и 12 іюня. Однако яхты «Касатка», «Ольга» и «Зазноба» не имѣли времени идти въ Выборгъ и такимъ образомъ послѣ Койвисто эскадра осталась лишь въ составѣ трехъ яхтъ. Близъ Выборга яхты снова были встрѣчены другою яхтою Выборгскаго Паруснаго Общества «Тирсія» съ Всеволожскимъ и Ульяновымъ и всѣ вмѣстѣ на буксирѣ «Первенца» пришли въ Выборгъ около 12 часовъ ночи 9 іюня. Здѣсь въ павильонѣ Общества члены Рѣчного Яхтъ-Клуба нашли самый радушный пріемъ, но къ сожалѣнію время не позволило имъ остаться на 11 и 12 іюня, дни праздниковъ и большихъ гонокъ Выборгскаго Общества и на слѣдующій день, въ $11^1/_2$ час. утра, эскадра снялась съ якоря въ обратный путь.

Шлюпъ **„Чаечка“** В. А. Олсуфьева.

На парусныхъ гонкахъ Яхтъ-Клуба этого года было сдѣлано одно крупное

Членъ СПБ. р. Я.-К. **О. О. Ульманъ.**

нововведеніе. Было уничтожено раздѣленіе судовъ на постоянные и выдвижные кили и теперь оба типа судовъ могли участвовать вмѣстѣ въ однихъ и тѣхъ же разрядахъ. По первому году конечно трудно было сказать, полезно ли было такое новшество, но послѣдующіе годы показали, что допускать оба типа судовъ къ совмѣстнымъ гонкамъ вполнѣ возможно, такъ какъ результаты гонокъ въ зависимости отъ вѣтра и погоды склонялись то въ пользу одного, то другого типа. Такое положеніе продержалось до 1900 года, когда начали появляться суда съ выдвижными килями, новаго типа, прозванныя затѣмъ «гоночными машинами», конкурировать съ которыми судамъ съ постоянными килями было уже весьма трудно.

Интересъ парусныхъ гонокъ въ сезонѣ 1891 года былъ поднятъ участіемъ на большой парусной гонкѣ 14 іюля членовъ Выборгскаго Паруснаго Общества, прибывшихъ на двухъ яхтахъ «Эдитъ», 11-ти балловъ гоночной силы, Командора Выборгскаго Общества Ч. Валя и «Милли», 3-хъ балловъ, Вице-Командора Михайлова. Къ сожалѣнію послѣдняя яхта на гонкѣ потерпѣла аварію и не могла ее окончить, но «Эдитъ» свободно побила свою соперницу «Зазнобу», обогнавъ ее болѣе чѣмъ на 18 минутъ. Современники помнятъ конечно эту изящную выборгскую яхту, постоянную соперницу «Нэнъ», съ которой она въ теченіи многихъ лѣтъ состязалась съ перемѣннымъ успѣхомъ.

Въ этомъ году членъ Клуба О. О. Ульманъ на принадлежащемъ ему ботикѣ съ выдвижнымъ килемъ «Юна», только что построеннымъ въ г. Або, принялъ участіе въ парусной гонкѣ мѣстнаго паруснаго общества «Айристо» и взялъ первый призъ. Это былъ первый призъ, взятый судномъ Рѣчного Яхтъ-Клуба въ западной Финляндіи и потому Общее Собраніе Клуба выразило г. Ульману благодарность за участіе его въ означенной гонкѣ.

Ботикъ съ выдвижнымъ килемъ **„Юна“** О. О. Ульмана.

Съ цѣлью развитія паруснаго спорта въ этомъ году Командоръ Рѣчного Яхтъ-Клуба М. И. Кази учредилъ цѣнный кубокъ, который долженъ былъ розыгрываться на парусныхъ гонкахъ, какъ переходящій междуклубный призъ по особо установленнымъ для того правиламъ. Согласно этимъ правиламъ, выработаннымъ по желанію М. И. Кази Техническимъ Отдѣленіемъ Комитета и утвержденнымъ 30 ноября этого года, кубокъ этотъ долженъ былъ розыграться между яхтъ-клубами Финскаго залива и каждому клубу предоставлялось право выставить на состязаніе одну лишь яхту, не болѣе 25 футъ длины по ватерлиніи. Кубокъ переходилъ во владѣніе Клуба, яхта котораго окажется побѣдительницею въ состязаніи.

Кубокъ М. И. Кази у Рѣчного Яхтъ-Клуба явился первымъ его переходящимъ кубкомъ, а вторымъ такимъ кубкомъ послѣ кубка Синебрюхова, на всемъ Финскомъ заливѣ.

По учрежденіи этого кубка Рѣчной Яхтъ-Клубъ два года не получалъ ни отъ одного общества вызова на состязаніе и только въ 1894 году состоялась первая такая гонка, въ которой Клубу сразу же пришлось уступить кубокъ Выборгскому Парусному Обществу. Послѣ этого состязанія на кубокъ Кази уже начинаютъ происходить ежегодно, представляя все большій и большій интересъ для парусныхъ спортсменовъ Финскаго залива, и скоро занимаютъ одно изъ выдающихся мѣстъ въ дѣлѣ развитія паруснаго спорта этого раіона.

Кубокъ М. И. Кази.

Въ гребномъ яхтъ-клубскомъ дѣлѣ въ этомъ году произошло также выдающееся событіе, снова поднявшее на нѣкоторое время гребной спортъ въ Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ. Еще въ 1890 году Комитетъ обратилъ вниманіе на упадокъ гребного спорта въ Клубѣ и рѣшилъ, при горячемъ сочувствіи своего Командора, принять мѣры къ поднятію его на возможную высоту, тѣмъ болѣе что въ этомъ году такое рѣшеніе находило поддержку у большинства членовъ Яхтъ-Клуба.

Эти предположенія Комитета были одобрены Общимъ Собраніемъ 7 февраля и тогда же было ассигновано на выписку изъ-за границы гребныхъ судовъ 1900 рублей. На эту сумму было выписано изъ Англіи отъ Мессумъ и С-нъ въ Лондонѣ шесть новыхъ лодокъ, какъ стали теперь называться прежніе гиги и гички,—2 четверки, 2 двойки и 2 одиночки. Приглашенъ былъ и треннеръ англичанинъ Л. Гибсонъ, дѣятельно и ревностно начавшій заниматься съ клубскими гребцами и подготовлять ихъ къ состязаніямъ.

Треннеръ **Л. Гибсонъ.**

Результаты работы Гибсона и многихъ молодыхъ членовъ, занявшихся гребнымъ спортомъ не замедлили сказатся. Въ ежегодномъ состязаніи гребцовъ-любителей въ Петербургѣ гребцы Рѣчного Яхтъ-Клуба участвовали чуть-ли не въ каждомъ разрядѣ и въ разрядѣ одиночекъ для младшихъ гребцовъ первый призъ заработалъ молодой гребецъ Яхтъ-Клуба М. С. Кузнецовъ, побившій на 10 секундъ двухъ своихъ конкуррентовъ изъ Англійскаго и С.-Петербургскаго Гребныхъ Обществъ. Состоялось также въ этомъ году и состязаніе на почетный флагъ Яхтъ-Клуба, которое выигралъ членъ Клуба Н. Ф. Пасхинъ.

Посѣщеніе Россіи въ 1891 году Французскою Эскадрою адмирала Жерве не прошло безучастно для водныхъ клубовъ С.-Петербурга. Для пріема и чествованія гостей отъ всѣхъ этихъ клубовъ былъ образованъ особый распорядительный Комитетъ подъ предсѣдательствомъ Командора Рѣчного Яхтъ-Клуба М. И. Кази. Въ составъ его вошли: отъ Рѣчного Яхтъ-Клуба—Ломачъ, Бергманъ и Кетли, Паруснаго Кружка—Харламовъ, Виноградовъ и Каналошый-Лефлеръ, Англійскаго Гребного Общества «Стрѣла»—Парландъ и Лебедевъ и отъ С.-Петербургскаго Гребного Общества—Прейсъ и Ману.

20 іюля въ день посѣщенія С.-Петербурга офицерами французской эскадры въ Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ былъ устроенъ особый праздникъ. Около 3 часовъ пополудни прибыли въ Яхтъ-Клубъ французскіе офицеры съ своимъ начальникомъ адмираломъ Жерве во главѣ. Немедленно по ихъ прибытіи состоялась торжественная церемонія спуска на воду построеннаго въ то время

въ шлюпочной мастерской на призовыя деньги Морского Министерства по премированному чертежу В. Шталя, ботика, тутъ же названнаго въ честь адмирала Жерве его именемъ. По окончаніи этой церемоніи состоялась гребная гонка гиговъ-четверокъ, одиночекъ, яликовъ и челноковъ, а затѣмъ въ 7 часовъ—обѣдъ. Послѣ обѣда присутствовавшимъ на праздникѣ гостямъ предложено было совершить прогулку на паровыхъ катерахъ на Елагинскія тони, гдѣ послѣ обильнаго улова рыбы съ осетромъ и 6 лососками, всѣмъ присутствовавшимъ была предложена жженка. Во все время пребыванія гостей въ Яхтъ-Клубѣ играли 3 хора музыки и пѣлъ хоръ пѣвчихъ Лейбъ-Гвардіи Гренадерскаго полка. Адмиралъ Жерве выразилъ Клубу и другимъ Обществамъ, принимавшимъ участіе въ устройствѣ праздника благодарность за этотъ прекрасный праздникъ, который, по его словамъ, навсегда останется въ памяти у всѣхъ присутствовавшихъ на немъ французскихъ офицеровъ эскадры *).

Ботикъ съ выдвижнымъ килемъ **„Одуванчикъ“** Э. А. Ломача.

1891 годомъ,—годомъ появленія въ спискахъ Рѣчного Яхтъ-Клуба первой его спеціально гоночной яхты «Нэнъ», совершенно новаго типа, вызвавшаго собою переворотъ на парусныхъ клубскихъ гонкахъ и совсѣмъ вытѣснившаго державшійся до того типъ прямоносныхъ англійскихъ тендеровъ, начинается новый интереснѣйшій періодъ въ жизни Яхтъ-Клуба, продолжавшійся около 10 лѣтъ, который смѣло можетъ быть названъ періодомъ преобразованій и перерожденія Рѣчного Яхтъ-Клуба.

Помимо появленія судовъ совершенно новыхъ типовъ, сперва финъ-, а затѣмъ бульбъ-килей, новаго болѣе легкаго вооруженія судовъ, совершенно новой организаціи гонокъ съ летучими стартами и измѣреніемъ гоночной силы яхтъ по балламъ, взамѣнъ прежняго измѣренія по водоизмѣщенію и парусности, цѣлый рядъ новшествъ въ самой внутренней жизни Клуба совер-

*) За этотъ пріемъ Командоръ Рѣчного Яхтъ-Клуба М. И. Кази позднѣе былъ удостоенъ ордена Печетнаго Легіона.

шенно измѣнили его физіономію и какъ-бы его переродили, создавъ изъ Клуба почти совсѣмъ новое, исключительно парусное общество съ значительно измѣненнымъ уставомъ, новою формою его членовъ и даже наконецъ, послѣ пожара 1894 года, съ новымъ клубскимъ помѣщеніемъ, появившимся на мѣстѣ сгорѣвшей прежней дачи.

Несмотря на то, что предыдущія пять лѣтъ и особенно первые изъ нихъ года отличались ровною, даже нѣсколько тихою дѣятельностью Клуба, цифровыя данныя за это время ясно показываютъ безпрерывный ростъ Рѣчного Яхтъ-Клуба. Число членовъ за это время возросло съ 199 до 233 человѣкъ, а судовъ съ 141 до 184. Параллельно съ этимъ увеличились и денежныя поступленія Яхтъ-Клуба. Такъ, сборъ съ членскихъ взносовъ съ 6308 р. возвысился до 7030 руб., доходъ же по гавани, взамѣнъ 1489 руб. въ 1885 г., достигъ солидной уже цифры 2391 рубля.

1892.

Шхуна „**Сирена**“ А. И. Гамбургера.

Въ ночь съ 12 на 13 января 1892 г. въ Бозѣ почилъ Августѣйшій Покровитель Яхтъ-Клуба Генералъ-Адмиралъ Великій Князь Константинъ Николаевичъ.

С.-Петербургскій Рѣчной Яхтъ-Клубъ, можно сказать, созданъ былъ рукою Великаго Князя, такъ какъ онъ принималъ самое живое участіе въ дѣлѣ утвержденія устава Клуба и затѣмъ въ послѣдующемъ его измѣненіи въ 1870 году, благодаря чему Рѣчной Яхтъ-Клубъ былъ сравненъ въ отношеніи плаваній своихъ яхтъ съ Императорскимъ Яхтъ-Клубомъ. Своему же Августѣйшему Покровителю обязанъ былъ Яхтъ-Клубъ ежегодно получаемыми отъ Морского Министерства субсидіями въ 1500 рублей, на призы для своихъ гонокъ. Въ своихъ личныхъ отношеніяхъ къ Яхтъ-Клубу покойный Великій Князь высказывалъ всегда вниманіе и любовь. При всякомъ своемъ посѣщеніи Клуба, онъ всегда живо интересовался мельчайшими подробностями его жизни и особенно работами мастерской и Мореходными Классами.

Въ 1891 году уже совсѣмъ больной, почти наканунѣ смерти, Августѣйшій Покровитель всетаки не забылъ Яхтъ-Клуба и прислалъ своего адъю-

танта къ Командору М. И. Кази благодарить въ лицѣ его членовъ Яхтъ-Клуба за посланное ему привѣтствіе и поздравить съ началомъ тридцать-второй ихъ навигаціи.

По полученіи печальной вѣсти о кончинѣ Августѣйшаго Покровителя, Комитетомъ тотчасъ же была отслужена панихида по Почившемъ, а затѣмъ немедленно созвано Общее Собраніе, на которомъ было постановлено возложить чрезъ особую депутацію, составленную изъ Почетнаго Члена Д. И. Маршалова и членовъ Комитета А. И. Иванова и Э. А. Ломача, серебряный вѣнокъ на гробъ незабвеннаго своего Покровителя. Вмѣстѣ съ тѣмъ Великой Княгинѣ Александрѣ Іосифовнѣ была послана телеграмма съ выраженіемъ сердечнаго соболѣзнованія всѣхъ членовъ Клуба. Оставшіяся послѣ смерти Великаго Князя въ его библіотекѣ въ Мраморномъ Дворцѣ многочисленныя гравюры яхтъ, чертежи и нѣсколько книгъ, относящихся до Яхтъ-Клуба и паруснаго спорта, Ея Императорское Высочество Великая Княгиня Александра Іосифовна соизволила передать Рѣчному Яхтъ-Клубу, въ память о почившемъ Августѣйшемъ его первомъ Покровителѣ.

Тендеръ **„Вирокка“** Э. Л. Биндемана.

26 февраля на Общемъ Собраніи единогласно было постановлено ходатайствовать передъ Великимъ Княземъ Генералъ-Адмираломъ Алексѣемъ Александровичемъ о принятіи подъ Его Августѣйшее Покровительство Рѣчного Яхтъ-Клуба и 16 апрѣля было получено на имя Командора письмо отъ состоящаго при Великомъ Князѣ барона Шиллинга, что Государь Императоръ, въ 19-й день марта 1892 года, Всемилостивѣйше соизволилъ на принятіе Великимъ Княземъ Алексѣемъ Александровичемъ званія Покровителя С.-Петербургскаго Рѣчного Яхтъ-Клуба.

Вслѣдъ за Августѣйшимъ Покровителемъ Великимъ Княземъ Константиномъ Николаевичемъ неумолимый рокъ похитилъ у Яхтъ-Клуба еще двухъ сер-

дечно относившихся къ нему почетныхъ членовъ, С. И. Зеленаго и П. А. Грессера, и члена-сотрудника К. Экебома, павшаго жертвою холеры. Послѣдній завѣдывалъ одно время мастерскою Клуба и былъ извѣстенъ, какъ недурный конструкторъ яхтъ и составитель лучшихъ тогда картъ финляндскихъ шхеръ.

Списокъ почетныхъ членовъ въ 1892 году пополнился избраніемъ въ число ихъ старѣйшаго члена П. Ф. Самохвалова, члена-сотрудника вице-адмирала П. Н. Назимова и С.-Петербургскаго Градоначальника В. В. фонъ-Валя. Имя Петра Федоровича Самохвалова проходитъ черезъ всю исторію Яхтъ-Клуба, почти съ самаго его основанія, съ 1862 года. Какія только обязанности по Клубу не исполнялъ онъ въ теченіи этого времени. 19 лѣтъ онъ состоялъ членомъ Комитета, 12 лѣтъ членомъ Комитета Мореходныхъ Классовъ, 7 лѣтъ распорядителемъ мастерской, 4 года членомъ Комиссіи Посредниковъ и наконецъ 2 года Вице-Командоромъ Клуба. Кромѣ того онъ былъ владѣльцемъ лучшей въ свое время яхты «Забава» и былъ однимъ изъ лучшихъ рулевыхъ въ Яхтъ-Клубѣ. Другой новый почетный членъ П. Н. Назимовъ являлся однимъ изъ дѣятельнѣйшихъ членовъ Яхтъ-Клуба, еще съ 1863 года, когда онъ впервые побилъ членовъ Клуба на парусной гонкѣ, командуя баржей адмирала фонъ-Шанца. Ему Яхтъ-Клубъ обязанъ былъ въ очень значительной степени тѣснымъ и дружескимъ отношеніемъ, которое въ то время существовало между моряками военными и яхтъ-клубистами. Морскихъ офицеровъ при всякомъ удобномъ случаѣ Павелъ Николаевичъ старался привлечь въ Яхтъ-Клубъ и тѣснѣе познакомить ихъ съ членами Яхтъ-Клуба.

На **„Вирокк‍ѣ“**
И. И. Бергманъ и Э. Л. Биндеманъ.

Въ этомъ году въ списокъ судовъ Яхтъ-Клуба была записана новая яхта, одна изъ послѣднихъ яхтъ прежняго типа, тендеръ «Вирокка» 17-ти тоннъ, выписанная Э. Л. Биндеманомъ изъ Англіи, постройки Биклей и Шерлокъ въ 1886 году. «Вирокка» оставалась въ спискахъ Рѣчного Яхтъ-Клуба очень долгое время и одно время даже въ 1896 году была пріобрѣтена Яхтъ-Клубомъ, какъ школьное судно для обученія молодыхъ его членовъ парусному дѣлу.

1892 годъ опять можетъ быть отмѣченъ нѣсколькими совмѣстными плаваніями судовъ Яхтъ-Клуба, такъ прививщимися за послѣднее время. Прежде всего 22—25 мая состоялось эскадренное плаваніе въ Выборгъ. Въ этомъ плаваніи участвовали: «Сирена» съ Н. А. Гамбургеромъ на рулѣ, «Мечта» съ В. Шталемъ, «Нэнъ» съ Я. Фансмитомъ, «Ольга» съ Г. Донбергомъ, «Рыбка» съ С. Воробьевымъ, «Нырокъ» съ В. Кавосомъ и «Первенецъ», капитаномъ котораго шелъ М. Кристинъ. Однако послѣ утомительной лавировки, въ теченіи нѣсколькихъ часовъ при свѣжемъ W, «Нэнъ», «Рыбка« и «Нырокъ» рѣшили вернуться обратно. Дошли до Выборга лишь четыре остальныя яхты, которые и были очень радушно приняты въ Выборгскомъ Парусномъ Обществѣ.

Шхуна **„Сирена“** А. И. Гамбургера.

Затѣмъ 13 сентября, по иниціативѣ Вице-Командора Г. В. Струкгова, была назначена и какъ нельзя лучше удалась благодаря удачной погодѣ эскадренная прогулка 18 судовъ Яхтъ-Клуба по Невской губѣ, съ различными эволюціями и перестроеніями по сигналамъ, даваемымъ съ флагманскаго судна «Случая» Г. В. Эша, оставившая у всѣхъ самые пріятныя воспоминанія. Наконецъ, 6 августа была совершена даже совмѣстная гребная прогулка-пикникъ на Лахту, не практиковавшаяся въ Клубѣ уже съ давнаго времени, а когда-то въ первые года его существованія преставлявшая одно изъ любимыхъ удовольствій яхтъ-клубистовъ и ихъ тогдашняго Командора В. Ю. Познанскаго.

Изъ отдѣльныхъ плаваній судовъ Яхтъ-Клуба въ этомъ году обращаетъ на себя вниманіе плаваніе шхуны «Сирены», А. И. Гамбургера въ Гельсингфорсъ, Гангэ и Стокгольмъ, уже давно не посѣщавшійся яхтами Рѣчного Яхтъ-Клуба, описаніе котораго было представлено владѣльцемъ яхты въ Комитетъ Яхтъ-Клуба. Новое заграничное плаваніе въ то время все еще пред-

ставляло изъ себя цѣлое событіе въ яхтъ-клубской жизни и потому, по иниціативѣ Г. В. Струкгова, «Сиренѣ», по возвращеніи ея изъ плаванія, была устроена торжественная встрѣча, а капитану ея члену Клубу Н. А. Гамбургеру былъ поднесенъ шелковый флагъ и въ честь его и его пассажировъ, Г. А. Донберга и А. В. Натансона, устроенъ былъ обѣдъ.

Доставлено также было Комитету въ этомъ году Г. В. Эшемъ еще одно интересное описаніе перехода изъ Петербурга въ Гельсингфорсъ двухъ проданныхъ въ Нюландскій Яхтъ-Клубъ яхтъ «Зазнобы» и «Чаечки», совершеннаго позднею осенью при очень неблагопріятной погодѣ и при сильномъ противномъ вѣтрѣ.

Увлекаясь крейсерствомъ за предѣлами Кронштадта, члены Яхтъ-Клуба непремѣнно желали помѣряться своими силами въ настоящей большой морской гонкѣ въ открытомъ морѣ. Поэтому все чаще и чаще стали раздаваться голоса о необходимости устройства такого состязанія, тѣмъ болѣе что въ числѣ судовъ Яхтъ-Клуба къ этому времени насчитывалось множество большихъ палубныхъ яхтъ, а въ опытныхъ рулевыхъ недостатка не было.

Конечно такое желаніе встрѣтило полное сочувствіе Комитета и Гоночной Комиссіи и когда наконецъ въ этомъ году 28 іюня была назначена морская гонка, то многія рулевые и команды занялись дѣятельною подготовкою къ этому серьезному состязанію. Энергія записавшихся на гонку командировъ была столь велика, что когда къ моменту выхода яхтъ изъ Клуба, для слѣдованія въ Кронштадтъ на гонку, дувшій и ранѣе довольно свѣжо W задулъ съ силою до 7 балловъ, ни одна изъ яхтъ и не подумала откладывать своего выхода изъ гавани Клуба, какъ зачастую случалось раньше. Записавшіяся на гонку яхты, «Сирена» съ рулевымъ Н. Гамбургеромъ, «Нэнъ»—Я. Фансмитомъ, «Моретта»—Ф. Вардомъ, «Вирокка»—В. Биндеманомъ, и «Зазноба»—А. Бѣляевымъ, вмѣстѣ съ судейскимъ судномъ «Первенецъ» вышли около 5 часовъ вечера съ глухо зарифленными парусами отъ Елагинскаго маяка и въ 9 час. вечера были всѣ на Восточномъ Кронштадт-

Ботикъ „Заноза“ В. А. Рейса.

скомъ рейдѣ, сдѣлавъ этотъ тяжелый переходъ такимъ образомъ всего около 4 часовъ безъ всякихъ аварій. По причинѣ свѣжей погоды морскую гонку удалось начать лишь въ 8 час. утра 29 іюня, когда барометръ сталъ подыматься и вѣтеръ сталъ по немногу стихать, но вслѣдствіе этого пришлось сократить и дистанцію гонки съ 60 морскихъ миль до 29. Особенностью этой гонки было то, что всѣ записанныя на нее яхты участвовали въ одномъ разрядѣ, при чемъ меньшія по гоночной силѣ яхты получали отъ большихъ двойной учетъ времени. Первый призъ на этой гонкѣ взяла «Нэнъ», великолѣпно пройдя въ лавировку и сразу оставивъ за собою всѣхъ своихъ соперниковъ, а второй достался «Зазнобѣ». Эта первая, послѣ продолжительнаго промежутка, морская гонка оставила какъ у Гоночной Комиссіи, находившейся на предоставленной Морскимъ Вѣдомствомъ паровой яхтѣ «Славянка», такъ во всѣхъ участникахъ ея самое пріятное впечатлѣніе и потому рѣшено было устраивать такія гонки по возможности ежегодно.

Кубокъ Н. А. Русанова.

Вслѣдъ за учрежденіемъ Командоромъ М. И. Кази переходящаго кубка для парусныхъ состязаній, въ 1892 году у Яхтъ-Клуба появился еще новый переходящій кубокъ. Молодымъ членомъ Н. А. Русановымъ былъ поднесенъ Клубу цѣнный художественной работы кубокъ въ цѣляхъ поощренія эскадренныхъ плаваній судовъ Яхтъ-Клуба и сближенія его съ другими яхтъ-клубами Балтійскаго моря. Поэтому онъ былъ назначенъ для розыгрыша на гонкахъ между яхтами указанныхъ клубовъ при встрѣчѣ ихъ во время эскадренныхъ плаваніяхъ. Исполняя желаніе Н. А. Русанова, Комитетомъ выработаны были особыя правила для состязаній на кубокъ, въ которыхъ поставлены было главными условіями: во-первыхъ, мѣсто гонки, не ближе 20 морскихъ миль отъ расположенія Клуба, владѣющаго кубкомъ, и въ открытомъ морѣ, во-вторыхъ, участіе въ состязаніи яхтъ не менѣе какъ отъ трехъ клубовъ и, въ-третьихъ, запрещеніе пользоваться на гонкѣ дополнительными парусами, какъ-то спинакерами и балунъ-кливерами. Какъ и на кубокъ М. И. Кази, первая гонка на этотъ новый кубокъ состоялась лишь спустя нѣсколько лѣтъ послѣ его учрежденія, именно въ 1894 году и также, какъ и кубокъ Кази, онъ былъ отбитъ финляндцами, у которыхъ и оставался за тѣмъ въ теченіи 12-ти лѣтъ, до 1906 г., когда наконецъ Рѣчному Яхтъ-Клубу впервые удалось его вернуть.

На гонкахъ малыхъ судовъ новостью въ этомъ году явилось раздѣленіе,

для большой равномѣрности такихъ судовъ, на два отдѣленія: одно до 1 балла гоночной силы и другое отъ 1 до 1,3 балла.

Гребныя гонки Яхтъ-Клуба въ 1892 году отличались противъ прежнихъ лѣтъ значительнымъ оживленіемъ. Правильно поставленное дѣло треннировки и выписка изъ-за границы новыхъ гоночныхъ лодокъ дали вполнѣ благопріятные результаты. На состязаніяхъ гребцовъ-любителей изъ общаго числа шести разрядовъ Рѣчной Яхтъ-Клубъ оказался побѣдителемъ въ двухъ. Въ разрядѣ парныхъ двоекъ для младшихъ гребцовъ первой была двойка съ гребцами Миллеромъ, В. Стефаницемъ и рулевымъ Н. Стефаницемъ, а въ одиночкахъ для младшихъ же гребцовъ опять побѣду одержалъ М. С. Кузнецовъ. И это было уже значительнымъ успѣхомъ для Рѣчного Яхтъ-Клуба, такъ какъ въ 1890 г. на состязаніи гребцовъ-любителей Яхтъ-Клубъ не могъ выставить ни одной своей команды, въ 1891 г. уже съ нѣкоторымъ успѣхомъ участвовали 6 его гребцовъ, а въ 1892 году ему достается одна третья часть всѣхъ первыхъ призовъ. На внутреннихъ гребныхъ гонкахъ Яхтъ-Клуба интересно розыгрывалась гонка на почетный флагъ, на которой этотъ почетный призъ и званіе перваго гребца получилъ Г. Ильинъ.

Избранный два года тому назадъ Вице-Командоромъ Клуба одинъ изъ старѣйшихъ его членовъ П. Ф. Самохваловъ въ 1892 году отказался отъ этой должности. На его мѣсто избранъ былъ членъ Комитета Г. В. Струковъ. Обладая большими административными способностями и энергіей, новый Вице-Командоръ горячо взялся за дѣло. По его иниціативѣ въ этомъ же году былъ устроенъ въ Клубѣ лаунъ-теннисъ, причемъ устройство цементовой площадки для этой игры, стоющей около 2500 рублей, Г. В. Струковымъ было принято на свой счетъ; остальныя же необходимыя для тенниса принадлежности были пожертвованы членами Комитета И. И. Бергманомъ и Г. А. Донбергомъ. По иниціативѣ новаго же Вице-Командора текущею зимою стали устраиваться въ Клубѣ по воскреснымъ днямъ утреннія собранія,—зимнія ассамблеи, причемъ для игры на роялѣ приглашался уже много лѣтъ подвизавшійся въ Клубѣ во время лѣтнихъ танцовальныхъ вечеровъ піанистъ А. Ф. Шмитъ. Эти собранія сразу же завоевали прочныя симпатіи у членовъ Клуба и ихъ гостей и стали пользоваться огромнымъ успѣхомъ, такъ какъ давали имъ возможность въ теченіи зимы собираться для обмѣна мыслей и бесѣдъ, молодежи же полезно и пріятно провести время.

1893.

Начиная съ девяностыхъ годовъ парусный спортъ въ Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ съ каждымъ годомъ замѣтно начинаетъ прогрессировать.

Шлюпъ „Онзей“ А. Ф. Мертенса.

Въ 1893 году этому способствовали въ значительной степени цѣлый рядъ интереснѣйшихъ парусныхъ состязаній между яхтами Рѣчного Яхтъ-Клуба и Выборгскаго Паруснаго Общества. Недовольствуясь обычными программными гонками какъ яхтъ-клубскими, такъ и выборгскими, нѣкоторые члены въ этомъ году не разъ конкуррировали въ частныхъ матчахъ съ своими выборгскими соперниками.

Изъ такихъ частныхъ матчей крайне интересной была гонка между «Нэнъ» съ рулевымъ Я. Фансмитомъ и выборгскою яхтою «Эдитъ» подъ управленіемъ владѣльца Ч. Валя, на дистанціи отъ Кирко-неми до Крюсерорта и обратно. Такая же гонка между этими яхтами была устроена еще въ минувшемъ году, причемъ «Нэнъ» удалось побить «Эдитъ» на 8 минутъ 36 секундъ. Поэтому владѣлецъ послѣдней яхты, желая получить реваншъ, предложилъ повторить такую же гонку и въ этомъ году. «Нэнъ» и на этотъ разъ доказала свое превосходство надъ выборгской яхтой, опередивъ ее снова на 9 минутъ 10 секундъ. Не менѣе удачно было выступленіе «Нэнъ» и на годичной гонкѣ Выборгскаго Паруснаго Общества, гдѣ она, участвуя вмѣстѣ съ двумя другими яхтами Рѣчного Яхтъ-Клуба, «Зазнобой» и вновь выписанною изъ Англіи А. Ф. Мертенсомъ яхтой «Орнзеемъ», была первой въ своемъ разрядѣ, равно какъ и новая клубская яхта.

Только на гонкѣ, устроенной Яхтъ-Клубомъ 30 мая, по примѣру предыдущаго года, за Кронштадтомъ, «Эдитъ» наконецъ удалось придти передъ «Нэнъ» и получить первый призъ. Другая же выборгская яхта, участвовавшая въ этой гонкѣ, «Маргитъ» А. Валя, уступила первенство «Нэнъ» съ

Я. Фансмитомъ и «Зазнобѣ» съ Я. Бѣляевымъ. Тѣ-же яхты, «Эдитъ» и «Маргитъ», вмѣстѣ съ яхтой «Забавой» Командора Выборгскаго Паруснаго Общества А. Берга еще разъ явились въ этомъ году въ петербургскія воды и участвовали въ парусной гонкѣ 29 августа, но однако всѣ три были побиты яхтами «Нэнъ», «Орнзеемъ» и «Зазнобой».

Но не въ однихъ только побѣдахъ надъ Выборгскимъ Паруснымъ Обществомъ выразился успѣхъ Рѣчного Яхтъ-Клуба въ парусномъ дѣлѣ въ 1893 году. Состоящій въ спискахъ Клуба ботикъ «Эфенди» князя Трубецкого въ этомъ году участвовалъ въ Севастополѣ на парусной гонкѣ, гдѣ побилъ всѣхъ своихъ конкуррентовъ. При этомъ «Эфенди» принялъ участіе въ этой гонкѣ, совершивъ только передъ этимъ довольно серьезный для такого маленькаго судна переходъ изъ Батума въ Севастополь при очень свѣжемъ вѣтрѣ.

Еще болѣе выдающійся морской переходъ совершенъ былъ лѣтомъ 1893 г. новой стальной яхтой Рѣчного Яхтъ-Клуба Л. Максимова «Клавдія», около 38 футъ по ватерлиніи и 60 футъ по палубѣ. Изъ описанія этого плаванія, составленнаго Г. Э. Эшемъ, видно, что «Клавдія» перешла изъ Гельсингфорса въ г. Николаевъ вокругъ Европы, употребивъ на переходъ 73 дня, изъ которыхъ 17 дней провела на стоянкахъ въ различныхъ портахъ Европы.

Помимо новой яхты «Орнзея», о которой было уже упомянуто выше, на гонкахъ въ этомъ году отличились новый шлюпъ «Гупу» Э. Биндемана, 31 футъ длины по WL, постройки Суммерсъ и Пайнъ въ Соутгемптонѣ, получившій наибольшее число призовъ за этотъ сезонъ на клубскихъ гонкахъ, затѣмъ люгеръ «Асторъ» г. Торнтона, постройки В. Файфа въ Ферли, и ботикъ «Фенси» Я. Бѣляева.

Тендеръ „Метеоръ“ С. А. Воробьева.

Изъ другихъ новыхъ яхтъ, которыми украсился списокъ судовъ Яхтъ-Клуба въ

1893 году, слѣдуетъ отмѣтить яхты: «Сонъ» П. П. Дурново, (прежняя знаменитая финляндская яхта «Наия» Н. Н. Синебрюхова) и о только-что построенной въ Гельсингфорсѣ на Блекгольмской верфѣ тендеръ «Метеоръ» С. Е. Воробьева. Кромѣ этого обогатился и списокъ паровыхъ судовъ Рѣчного Яхтъ-Клуба двумя яхтами графа А. Д. Шереметьева «Ярославна», 60-ти тоннъ, и «Зарница» въ 43 тонны. Списокъ общественныхъ судовъ пополнился также новымъ ботомъ 18 фут. длины «Эллингъ», выстроеннымъ на призовой капиталъ Морскаго Министерства въ шлюпочной мастерской Яхтъ-Клуба по чертежу Т. Э. Краузе; съ другой же стороны изъ состава общественныхъ судовъ вышли проданные въ Николаевскій Яхтъ-Клубъ два гребныхъ гига-четверки «Людмила» и «Рогнѣда». Эти четверки были первыми въ Яхтъ-Клубѣ гигами съ подвижными банками. Десять лѣтъ тому назадъ они были лучшими гоночными судами Яхтъ-Клуба, доставлявшими не разъ своимъ гребцамъ побѣды надъ гребцами Англійскаго Общества «Стрѣла». Но жизнь, искуство, техника шла впередъ, явились новыя требованія, бывшее хорошее замѣнилось еще лучшимъ и на мѣстѣ этихъ гиговъ появились новыя суда, отвѣчавшія самымъ послѣднимъ требованіямъ, предъявляемымъ въ то время къ гоночнымъ судамъ. Надолго однако, навѣрное, сохранится у старыхъ гребцовъ яхтъ-клубистовъ память объ этихъ двухъ гигахъ, въ свое время вызывавшихъ столько восторговъ.

Хотя въ 1883 году эскадренныхъ плаваній не было, однако десять яхтъ Рѣчного Яхтъ-Клуба совершили, по приглашенію Комитета по сбору пожертвованій на сооруженіе Св. храма во имя Апостола Петра и часовни въ деревнѣ Лахта, совмѣстное плаваніе, 29 іюня, на торжество закладки на Лахтѣ часовни въ память спасенія Великимъ Монархомъ Петромъ I на этомъ мѣстѣ тонувшихъ матросовъ. Яхтъ-Клубская эскадра была выстроена на рейдѣ противъ мѣста сооруженія часовни у исторической сосны, иллюминованная флагами, и салютомъ изъ своихъ пушекъ сопровождала погруженіе Св. Креста въ воду во время молебствія и провозглашеніе многолѣтія.

Г. В. Струковъ.
Вице-Ком. СПБ. р. Я.-К. 1892—1893 г., Командоръ 1894—1895.

Появленіе за послѣднія года въ спискахъ Яхтъ-Клуба яхтъ съ значительнымъ водоизмѣщеніемъ вынудили Комитетъ озаботиться сооруженіемъ подъемнаго для судовъ эллинга. Къ этой капитальной работѣ онъ приступилъ на основаніи полномочій, данныхъ ему Общимъ Собраніемъ еще осенью 1892 года. Изъ нѣсколькихъ проектовъ, составленныхъ членами Клуба, А. И. Гамбургеромъ, В. Л. Фансмитомъ, Я. П. Бѣляевымъ, Г. В. Эшемъ и А. М. Воробьевымъ, Коми-

Буеръ „Трахъ“ В. А. Олсуфьева.

тетъ остановился на проектѣ, представленнымъ послѣднимъ. Постройка эллинга, состоящаго изъ телѣжки съ подъемными на эксцентрикахъ колесами, была выполнена заводомъ В. Л. Фансмита подъ непосредственнымъ наблюденіемъ А. М. Воробьева. Сооруженіе было совершенно готово къ окончанію навигаціи и всѣ суда, и въ томъ числѣ даже тяжелый общественный пароходъ «Первенецъ», были вытащены посредствомъ новаго сооруженія на берегъ безъ всякихъ затрудненій и поврежденій. Устройство этого подъемнаго эллинга обошлось Яхтъ-Клубу въ 3347 р. 75 к.

Кромѣ этой крупной работы въ 1893 году былъ еще капитально отремонтированъ зимній флигель, а также и общественный пароходъ «Первенецъ». На послѣднемъ была заново отдѣлана каюта, исправлена машинная часть и передѣланы пароотводныя трубы.

Считая одною изъ постоянныхъ своихъ заботъ улучшеніе и углубленіе Елагинскаго фарватера, необходимость чего особенно стала ощущаться именно въ послѣднее время вслѣдствіе измѣнившейся конструкціи парусныхъ судовъ, Комитетъ рѣшилъ для образованія фонда на углубленіе фарватера устроить въ Яхтъ-Клубѣ особый музыкально-танцовальный вечеръ. Вечеръ этотъ происходилъ 21 августа и состоялъ изъ трехъ музыкальныхъ отдѣленій, четырехъ живыхъ картинъ, фейерверка и танцевъ. Въ музыкальной части, кромѣ членовъ Яхтъ-Клуба В. Г. Струкгова, В. Эвальда, А. Ильина и В. Иванова, принимали участіе г.г. Пржебылецкая, Подгорбунская, Доре, Подгорбунскій и Игнатьевъ. Живыя картины (буря, штиль, на мели и углубленіе фарватера) художественно были поставлены П. А. Григорьевымъ, доставившимъ безвозмездно для этого вечера костюмы, декораціи, освѣщеніе и пр. Въ смыслѣ оживленія и количества публики вечеръ этотъ удался, какъ нельзя болѣе. Несмотря на лившій цѣлый день дождь зало было полно. Благопріятные результаты отъ этого вечера, конечно, были и въ матеріальномъ отношеніи.

Зима 1893 года отличалась довольно удачнымъ катаньемъ на буерахъ,

такъ что даже въ началѣ 1894 года, 30 января, могла состояться буерная гонка, въ которой приняли участіе 6 буеровъ. Всѣ эти буера были раздѣлены на два разряда, причемъ на первый, большой разрядъ назначена была призомъ модель буернаго кубка, учрежденнаго въ 1890 году, дистанція для гонки была установлена въ 10 морскихъ миль. Изъ четырехъ буеровъ, шедшихъ на кубокъ, гонку окончилъ только одинъ буеръ съ рулевымъ И. Ольсеномъ и то въ очень неважное время, въ 1 часъ 10 минутъ 52 секунды, во второмъ разрядѣ достался призъ буеру съ рулевымъ А. Сереліусомъ.

1894.

Въ этомъ году С.-Петербургскій рѣчной Яхтъ-Клубъ вмѣстѣ со всѣми вѣрноподданными Россіи оплакивалъ смерть возлюбленнаго Монарха Императора Александра III. Въ Бозѣ почившій Императоръ состоялъ Почетнымъ Членомъ Яхтъ-Клуба въ бытность свою Наслѣдникомъ Цесаревичемъ. Въ 1874 г., 11 іюня, Его Величество вмѣстѣ съ Государынею Императрицею Маріею Ѳеодоровною удостоилъ Своимъ посѣщеніемъ Яхтъ-Клубъ и присутствовалъ на спускѣ построенныхъ въ мастерской Клуба двухъ ботовъ-крейсеровъ по заказу Общества поданія помощи при караблекрушеніяхъ. Кромѣ того по желанію Его Императорскаго Величества были устроены два раза гонки въ присутствіи Его Величества на Петергофскомъ рейдѣ, въ 1878 и 1879 г.г. Вступивъ на Россійскій тронъ 1 февраля 1882 года, Императоръ Александръ III Высочайше повелѣть соизволилъ званіе Почетнаго Члена С.-Петербургскаго Рѣчного Яхтъ-Клуба перенести на Наслѣдника Цесаревича, нынѣ благополучно царствующаго Государя Императора Николая II.

Въ девятый день кончины Незабвеннаго Государя С.-Петербугскимъ рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ была отслужена торжественная панихида по въ Бозѣ почившемъ Императорѣ. Вмѣстѣ съ тѣмъ Комитетъ обратился къ своему Августѣйшему Покровителю съ ходатайствомъ повергнуть къ стопамъ Его Императорскаго Величества Государя Императора Николая II чувства глубокой любви и безпредѣльной преданности членовъ Рѣчного Яхтъ-Клуба.

Суждено было въ 1894 году Рѣчному Яхтъ-Клубу потерять также еще нѣсколькихъ изъ своихъ дѣятельныхъ членовъ. Въ этомъ году умеръ членъ Гоночной Комиссіи А. М. Шестаковъ, бывшій раньше членомъ Комитета Клуба. Александръ Михайловичъ былъ однимъ изъ старинныхъ членовъ Клуба и, отличаясь огромною памятью, являлся всегда какъ-бы живой его исторіей или, какъ его въ шутку называли въ Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ среди товарищей, «яхтъ-клубской энциклопедіей». Когда приходилось навести какую-либо справку или вспомнить какой-либо отдѣльный случай изъ жизни

Яхтъ-Клуба, то для этого всегда обращались къ удивительной способности покойнаго.

Затѣмъ умерли еще двое изъ членовъ-сотрудниковъ Клуба, имена которыхъ не разъ встрѣчались въ его исторіи,—Алексѣй Федоровичъ Ивановъ-Классикъ и Николай Андреевичъ Вейтцель. Первый изъ нихъ уже много лѣтъ воспѣвалъ съ любовью Рѣчной Яхтъ-Клубъ на всѣхъ его торжествахъ въ своихъ звучно слогавшихся рифмахъ. Со смертью А. Ф. Иванова-Классика Яхтъ-Клубъ лишился своего послѣдняго поэта и послѣ этого понемногу въ Клубѣ сталъ какъ-бы исчезать тотъ прекрасный обычай ознаменованія событій и принесенія поздравленій въ стихотворной формѣ, который до того держался въ Яхтъ-Клубѣ съ самаго перваго года его существованія.

Членъ-Сотрудникъ СПБ. р. Я. К.
А. Ф. Ивановъ-Классикъ.

Второй скончавшійся въ этомъ году, членъ Клуба Н. А. Вейтцель былъ однимъ изъ популярныхъ лицъ и видныхъ его дѣятелей. Кто изъ яхтъ-клубистовъ современниковъ не помнитъ любезнѣйшаго Николая Андреевича,—этого истиннаго товарища и всеобщаго друга—этого «воплощенія яхтъ-клубской мастерской», какъ выразился когда-то одинъ изъ также бывшихъ яхтъ-клубскихъ поэтовъ. Состоя съ 1867 года въ числѣ членовъ Яхтъ-Клуба, т. е. почти 30 лѣтъ, онъ, начиная съ 1896 года и по день смерти, т. е. 18 лѣтъ, былъ членомъ Комитета Мореходныхъ Классовъ и 7 лѣтъ членомъ Комитета Клуба исполняя тогда-же и обязанности Распорядителя шлюпочной мастерской. Годы завѣдыванія Н. А. Вейтцеля мастерскою были послѣдними годами ея процвѣтанія подъ флагомъ Рѣчного Яхтъ-Клуба. Въ Комитетѣ Мореходныхъ Классовъ Николай Андреевичъ былъ однимъ изъ дѣятельныхъ членовъ и организаторомъ постановки въ нихъ преподаванія, для чего имъ были первоначально разработаны краткія правительственныя программы экзаменовъ и составлены программы преподаванія въ Классахъ, а равно и учебные ихъ планы. Онъ, можно сказать, направилъ первоначальную дѣятельность преподаванія въ Классахъ. Но независимо отъ этихъ, такъ сказать, оффиціально возложенныхъ Клубомъ на Н. А. Вейтцеля обязанностей, ни одно предпріятіе и ни одинъ праздникъ Клуба не обходился безъ самаго дѣятельнаго участія со стороны Николая Андреевича; на все его хватало, всякому дѣлу онъ отдавался всею душою, всюду внося съ собою жизнь. Послѣдніе годы тяжкая

болѣзнь подломила его силы, но и во время своей болѣзни онъ оставался однимъ изъ дѣятельныхъ членовъ Комитета Мореходныхъ Классовъ. Память объ этомъ честномъ и сердечномъ труженикѣ Рѣчного Яхтъ-Клуба должна навсегда сохраниться въ сердцахъ знавшихъ его членовъ Клуба.

Вице-Командоръ СПБ. р. Я. К. 1894—1900 г. **Г. А. Донбергъ.**

Въ 1894 году истекалъ срокъ командорства М. И. Кази, который по своимъ служебнымъ и домашнимъ обстоятельствамъ вынужденъ былъ отказаться отъ новой баллотировки на эту должность. Поэтому Общимъ Собраніемъ въ Командоры Клуба былъ избранъ Вице-Командоръ Г. В. Струковъ, на должность же послѣдняго былъ выбранъ членъ Комитета Г. А. Донбергъ.

Въ спортивной дѣятельности Яхтъ-Клуба этотъ годъ опять ознаменовался эскадреннымъ плаваніемъ нѣсколькихъ яхтъ въ Выборгъ подъ флагманствомъ Начальника гавани А. М. Воробьева, состоявшимся 8 мая. Къ сожалѣнію раннее время плаванья могло привлечь лишь очень небольшое количество участниковъ. Въ числѣ яхтъ эскадры принялъ участіе въ плаваніи и шлюпъ «Гупу», зарекомендовавшій себя блестяще въ прошломъ сезонѣ, нынѣ купленный В. Валемъ въ Выборгъ и уходившій поэтому совсѣмъ изъ Рѣчного Яхтъ-Клуба.

«Гупу» уходилъ изъ Яхтъ-Клуба съ тѣмъ, чтобы въ этомъ же году снова явиться въ петербургскія воды уже подъ флагомъ Выборгскаго Паруснаго Общества первымъ претендентомъ на кубокъ М. И. Кази, по вызову этого послѣдняго общества. Въ защиту кубка Яхтъ-Клубъ поспѣшилъ выставить самую лучшую свою яхту «Орнзея», на рулѣ котораго шелъ А. А. Грабовскій.

Однако состоявшаяся 10 іюля гонка между названными двумя яхтами сложилась не въ пользу яхты Рѣчного Яхтъ-Клуба и онъ вынужденъ былъ уступить свой первый переходящій кубокъ финляндцамъ, послѣ чего долго, до 1899 года, не удавалась Клубу вернуть этотъ драгоцѣнный для него призъ.

Все тотъ же шлюпъ «Гупу» былъ выставленъ Выборгскимъ Паруснымъ Обществомъ въ томъ же году для отбитія и другого кубка Рѣчного Яхтъ-Клуба кубка Русанова. И это состязаніе, происходившее въ Выборгскихъ водахъ, также неудачно окончилось для петербуржцевъ. Изъ двухъ клубскихъ яхтъ, участвовавшихъ въ этой гонкѣ,—только что построенной на верфи Г. В.

Шлюпъ „Гупу“ Э. Л. Биндемана.

Эша по чертежу В. Шталя яхты «Злючка», шедшей подъ управленіемъ ея владѣльца И. Дьякова, и тендера «Нэнъ» съ рулевымъ Я. Фансмитомъ,—ни одной не удалось придти первой на этомъ состязаніи и такимъ образомъ пришлось уступить и кубокъ Русанова все той же выборгской яхтѣ «Гупу» В. Валя, которая оказалась побѣдительницей въ гонкахъ на оба клубскіе кубка.

Эти оба пораженія тѣмъ болѣе обидны были для Рѣчного Яхтъ-Клуба, что въ остальныхъ состязаніяхъ съ финляндскими яхтами петербургскія яхты въ этомъ году одержали цѣлый рядъ побѣдъ. На первой гонкѣ Выборгскаго Общества, 5 іюня, «Орнзей» А. Грабовскаго съ рулевымъ А. Ф. Мертенсомъ одержалъ побѣду надъ всѣми своими конкуррентами, затѣмъ на большой годичной гонкѣ Нюландскаго Яхтъ-Клуба «Нэнъ» подъ управленіемъ Я. Фансмита побила конкуррентовъ своего класса—«Кодака», бывшую яхтъ-клубскую яхту «Мечту», и «Элленъ». Въ 1894 году и на морской гонкѣ Рѣчного Яхтъ-Клуба, состоявшейся за Кронштадтомъ 12 іюня и въ которой приняли участіе выборгскія яхты «Эдитъ» К. Валя и «Маргитъ» А. Валя, побѣдительницею оказалась «Нэнъ» съ Я. Фансмитомъ, получившая призъ Морского Министерства—полупалубный ботикъ «Свѣтлана». Въ другомъ разрядѣ получилъ призъ отъ Гоночной Комиссіи А. Грабовскій, рулевой и владѣлецъ «Орнзея».

На гребныхъ гонкахъ въ 1894 году царило полное оживленіе. Много молодыхъ гребцовъ усердно занимались тренировкой. Въ состязаніи «Гребцовъ-любителей», 26 іюня, гребцы Яхтъ-Клуба участвовали въ трехъ разрядахъ и въ разрядѣ для новичковъ четверка съ Зевигомъ, Годеромъ, Б. Стефаницемъ, Дуке и М. Кузнецовымъ на рулѣ оказалась побѣдительницей. Почетный же призъ отъ Государя Наслѣдника Цесаревича, нынѣ царствующаго Императора Николая II, на гонкѣ 1 августа получила двойка съ гребцами Дуке, Фокинымъ и рулевымъ А. Борисовымъ.

Начало и конецъ 1894 года ознаменовались двумя пожарами,—фактомъ, еще ни разу до того не случавшемся въ яхтъ-клубской жизни.

Оба пожара произошли ночью, первый въ ночь съ 10 на 11 января, а второй съ 25 на 26 сентября.

Первый пожаръ, происшедшій отъ неисправности трубы въ прачешной и неосторожности женщины, ночью мывшей въ ней бѣлье, ограничился, не смотря на сильно дувшій въ ту ночь вѣтеръ, очень небольшимъ раіономъ, благодаря главнымъ образомъ дружнымъ усиліямъ клубскихъ матросовъ и прибывшей затѣмъ мѣстной пожарной команды. Совершенно были уничтожены огнемъ только прачешная, сарай и конюшни и значительно обгорѣлъ большой сарай для судовъ. Изъ движимаго имущества Яхтъ-Клуба сгорѣли двѣ байдарки «Алеутка» и «Споръ», а также нѣсколько вещей изъ инвентаря клубской гавани. Весь убытокъ отъ пожара исчисленъ былъ въ 1130 рублей, которые и были получены отъ страхового общества «Саламандра», гдѣ было застраховано сгорѣвшее имущество. Кромѣ яхтъ-клубскаго имущества погибло въ огнѣ еще нѣсколько гребныхъ судовъ, принадлежавшихъ членамъ Клуба. Къ сожалѣнію, большинство этихъ судовъ не было застраховано.

Команда двойка, взявшей призъ Государя Наслѣдника въ 1894 г
А. М. Фокинъ, А. Борисовъ, А. В. Дукэ.

Другой пожаръ произошелъ въ ночь на 26 сентября и окончился далеко не такъ благополучно, какъ первый. Самой ужасной стороной этого печальнаго событія было то, что пожаръ не обошолся безъ человѣческой жертвы, похитивъ жизнь молодого члена Яхтъ-Клуба Романа Романовича Эткенъ.

Какъ и почему погибъ Р. Р. Эткенъ, осталось не выясненнымъ. Можно лишь предполагать, что смерть застигла его во снѣ. Бывшіе вмѣстѣ съ нимъ

не задолго до пожара его товарищи не думали, что онъ находится въ горѣвшемъ зданіи и во-время его не спохватились, а потому и не могли принять мѣръ къ его спасенію. При погребеніи тѣла безвременно погибшаго Р. Р. Эткенъ присутствовали Комитетъ и многіе члены Яхтъ-Клуба, причемъ на гробъ покойнаго, покрытый флагомъ Яхтъ-Клуба, былъ возложенъ отъ Клуба вѣнокъ.

Р. Р. Эткенъ, Д. Сандереъ.

Вторымъ яхтъ-клубскимъ пожаромъ уничтожены были до основанія: зданіе лѣтняго флигеля, половина зимняго помѣщенія и прилегающія къ нимъ строенія галлерея, кухня, кегельбанъ и одна изъ горъ. Въ огнѣ погибло все движимое имущество Яхтъ-Клуба, въ томъ числѣ его библіотека, заключавшая много весьма цѣнныхъ изданій и книгъ, модели яхтъ и среди нихъ модель яхты «Америка» и ботика «Петра Великаго», жертвованные разными лицами Клубу серебрянные кубки, за исключеніемъ кубковъ Кази и Русанова, которые судьбѣ угодно было сохранить для развитія русскаго спорта, такъ какъ эти кубки были минувшемъ лѣтомъ отбиты отъ Яхтъ-Клуба и увезены въ Выборгское Парусное Общество. Въ этомъ пожарѣ погибъ и весь клубскій архивъ за 35 лѣтъ, хранившійся въ зимнемъ флигелѣ, а также цѣнныя коллекціи, поднесенныя Яхтъ-Клубу П. Н. Назимовымъ, затѣмъ нѣкоторыя вещи съ общественнаго парохода «Первенецъ», причемъ его машина также значительно пострадала. Все клубское имущество было застраховано въ обществѣ «Саламандра», которымъ и было выдано въ возмѣщеніе убытка за недвижимое имущество 25700 рублей, а за движимое 7190 рублей, а всего 32890 рублей. Здѣсь кстати будетъ упомянутъ, что по контракту съ княземъ Бѣлосельскимъ-Бѣлозерскимъ, вся страховая премія за недвижимое имущество должна была быть выдана страховымъ обществомъ князю, который могъ бы, получивъ таковую, выдавать ее Клубу частями, по мѣрѣ возведенія новыхъ построекъ, но князь Константинъ Эсперовичъ полностью передалъ премію Комитету.

Доискаться причины пожара оказалось невозможнымъ. Всѣ лица, бывшія первыми очевидцами его, въ одинъ голосъ показывали, что огонь первоначально показался изъ помѣщенія возлѣ кухни, предназначеннаго для мытья посуды, которое по общему удостовѣренію было еще около 12 часовъ ночи заперто.

Послѣ пожара Комитетомъ было сдѣлано распоряженіе о немедленной расчисткѣ мѣста пожарища и на немъ въ скоромъ времени возведено было небольшое зданіе изъ остатковъ зимняго флигеля, которое было открыто для яхтъ-клубскихъ посѣтителей въ теченіи зимы 1894 -1895 г.г.

Лѣтняя дача СПБ. р. Я. К., сгорѣвшая 25 сентября 1894 года.

Однако времени терять было нельзя, надо было торопиться съ возведеніемъ къ предстоящему сезону 1895 года на мѣстѣ сгорѣвшихъ клубскихъ сооруженій новыхъ зданій. Поэтому Комитетъ сейчасъ же обратился къ членамъ Клуба архитекторамъ А. М. Воробьеву, О. О. Тибо-Бриньолю, В. Ф. Харламову и затѣмъ, при посредствѣ Я. Л. Фансмита, къ академику В. В. Шаубу съ просьбою составить проекты новаго помѣщенія Яхтъ Клуба. Скоро этими лицами представлены были въ Комитетъ безвозмездно сначала эскизы, а затѣмъ и проекты фасада новаго лѣтняго зданія Рѣчного Яхтъ-Клуба. Изъ нихъ Комитетомъ избранъ былъ проектъ академика В. В. Шауба, который послѣ нѣкотораго его измѣненія и былъ представленъ Общему Собранію на утвержденіе. Утвердивъ проектъ г. Шауба, Общее Собраніе уполномочило Комитетъ немедленно приступить къ постройкѣ зданія, при условіи, однако, не выходить изъ предѣловъ суммы полученной страховой преміи. Постройка главнаго зданія со службами была поручена Комитетомъ

за 19000 рублей подрядчику И. И. Круглову, обязавшемуся окончить всѣ работы къ 15 апрѣля 1895 года. Возведеніе же зимняго флигеля предположено было произвести хозяйственнымъ способомъ, равно какъ и покупку обстановки для новаго зданія Яхтъ-Клуба.

Ремонтъ сгорѣвшихъ частей парохода «Первенецъ» и его машины удалось произвести совершенно безплатно благодаря стараніямъ энергичнаго члена Комитета Я. Л. Фансмита, которому удалось найти въ лицѣ владѣльцевъ чугунно-литейнаго завода бр. Лесснеръ лицъ, любезно изъявившихъ готовность исправить машину за свой счетъ. Такое вниманіе г.г. Лесснеръ было глубоко оцѣнено Комитетомъ, который поспѣшилъ выразить благодарность Я. Л. Фансмиту, а затѣмъ особой депутаціей, во главѣ съ Командоромъ Клуба, благодарилъ и г.г. Лесснеръ, а также довелъ объ изложенномъ до свѣдѣнія Общаго Собранія, въ свою очередь тоже выразившаго искреннюю признательность бывшему на собраніи одному изъ владѣльцевъ завода члену Яхтъ-Клуба А. Г. Лесснеру.

1894 годъ отмѣчается въ исторіи Яхтъ-Клуба однимъ постановленіемъ Общаго Собранія, имѣющимъ важное значеніе въ серьезномъ вопросѣ представительства С.-Петербургскаго Рѣчного Яхтъ-Клуба.

Комитетомъ было обращено вниманіе, что на основаніи существующихъ морскихъ законовъ, каждое плавающее по водамъ Россійской Имперіи судно можетъ получать патентъ на поднятіе флага только изъ того мѣста, къ которому оно приписано. Несмотря однако на указанный законъ, зачастую бывали случаи, что яхта Рѣчного Яхтъ-Клуба, записываясь въ другіе клубы, подымала флаги этихъ клубовъ. Такой порядокъ одновременнаго полученія нѣсколькихъ патентовъ не соотвѣтствовалъ приведенному выше закону и совершенно уже не отвѣчалъ значенію флага, такъ какъ хотя-бы и временная замѣна флага другимъ роняло само его достоинство, которое, какъ символъ особой клубской чести, должно стоять выше всего.

Въ видахъ этого Комитетъ нашелъ необходимымъ предложить Общему Собранію установить правило, что яхты, внесенныя въ списокъ судовъ Рѣчного Яхтъ-Клуба, не могутъ записываться въ число другихъ Яхтъ-Клубовъ и Парусныхъ Обществъ, что и было принято Общимъ Собраніемъ. Это новое правило вызвало не мало нареканій со стороны нѣсколькихъ членовъ Клуба, выражавшихъ по этому поводу свое неудовольствіе и грозящихъ перевести свои яхты въ другіе Клубы. Угрозы ихъ подтвердились отчасти въ 1895 г., когда дѣйствительно нѣсколько яхтъ вышло изъ состава Клуба.

Заканчивая обзоръ дѣятельности Клуба за 1894 годъ, нельзя не упомянуть еще о слѣдующемъ обстоятельствѣ, касающемся внутренняго распорядка

Новая дача С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба,
построенная въ 1895 г. на мѣстѣ сгорѣвшей 26 сентября 1894 г.

Клуба. Въ этомъ году Яхтъ-Клубу пришлось распроститься со своимъ экономомъ М. Фокинымъ, долгое время содержавшимъ буфетъ въ Яхтъ-Клубѣ. За послѣднее время слишкомъ много стало поступать выраженій неудовольствій членовъ Клуба на Фокина и послѣ обсужденія этого вопроса въ особой Комиссіи новый контрактъ съ нимъ не былъ заключенъ. Въ свою очередь Комиссія нашла новаго эконома изъ числа нѣсколькихъ лицъ, подходящихъ для этой должности, именно А. Иванова, съ которымъ и былъ заключенъ контрактъ въ видѣ опыта на одинъ пока годъ.

1895.

Оживленная навигація 1895 года сопровождалась и новымъ приростомъ числа членовъ Клуба, продолжавшагося затѣмъ послѣ нѣкотораго паденія за два предшествовавшихъ года безпрерывно возрастать въ теченіи семи лѣтъ. Вмѣсто 244 человѣкъ, значившихся въ 1894 году, черезъ 6 лѣтъ, въ 1900 г., Яхтъ-Клубъ насчитываетъ уже 382 человѣка.

Оживленіе въ дѣятельности Клуба 1895 года замѣчалась вообще во всѣхъ отрасляхъ его жизни: въ увеличеніи числа членовъ и количества судовъ, пополненномъ за это время нѣсколькими выдающимися единицами, въ устройствѣ гонокъ на кубки Русанова и Кази, въ цѣломъ рядѣ интересныхъ плаваній клубскихъ яхтъ, и въ томъ числѣ серьезномъ морскомъ переходѣ изъ Англіи въ Петербургъ новой яхты Биндемана «Сейнары», въ учрежденіи учебной клубской яхты, въ началѣ работъ по углубленію фарватера и наконецъ въ окончаніи постройки клубской дачи и лѣтняго флигеля.

Такъ какъ въ 1895 году истекло 35 лѣтъ со дня основанія Клуба, то это событіе было отмѣчено избраніемъ бывшихъ въ то время старѣйшихъ членовъ, А. И. Беггрова и Э. А. Ломача, почетными членами Клуба. Первымъ избраніемъ Общество, по принятому обычаю, почтило своего самаго старѣйшаго члена, состоящаго въ спискахъ съ 1861 года; избраніемъ же въ почетные члены Э. А. Ломача оно выразило свое уваженіе и благодарность также одному изъ старѣйшихъ членовъ и неутомимому труженику на пользу Рѣчного Яхтъ-Клуба, членомъ котораго онъ состоялъ съ 1871 г., занимая 12 лѣтъ непрерывно должность члена Хозяйственнаго Отдѣленія Комитета.

Упоминаемой здѣсь переходъ англійской яхты «Сейнары» изъ Англіи въ Петербургъ былъ совершенъ ея владѣльцемъ Биндеманомъ вмѣстѣ съ членомъ О. І. Китнеромъ, испытавшими на пути довольно свѣжіе погоды въ чуждомъ для насъ Нѣмецкимъ морѣ. Къ сожалѣнію описанія своего плаванія этими лицами не было доставлено въ Комитетъ Клуба и потому для исторіи его не сохранилось подробностей этого выдающагося перехода.

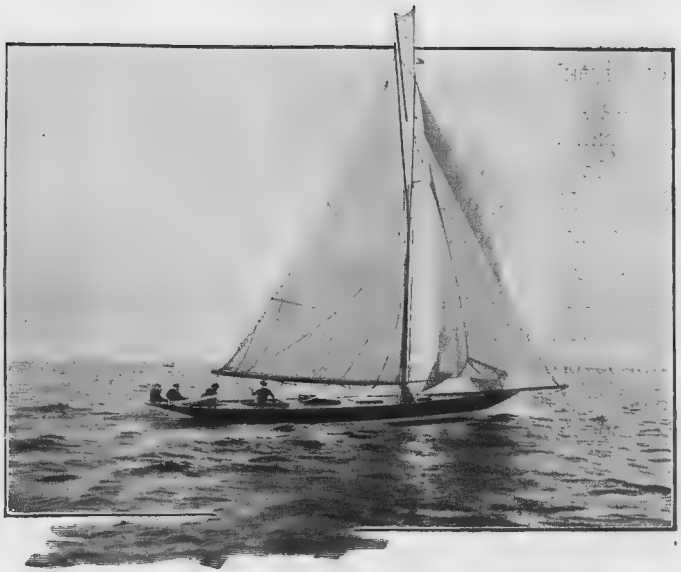
Группа членовъ СПБ. р. Я. К., участниковъ эскадренной прогулки на Лисій Носъ въ 1895 году.
А. М. Воробьевъ, С. А. Воробьевъ, А. Сиреліусъ. Г. А. Донбергъ,
Э. И. Ломачъ, Н. А. Стефаницъ, Р. Р. Мальмгренъ.

Въ навигацію 1895 г. состоялась очень интересная эскадренная прогулка Яхтъ-Клуба на Лисій Носъ, подъ флагманствомъ Вице-Командора Клуба Г. А. Донберга. 13 яхтъ вышли изъ Клуба въ Лисій Носъ и по пути исполнили нѣсколько эволюцій по сигналамъ съ флагманскаго судна.

Переходя къ гонкамъ этого сезона, приходится отмѣтить, что представлявшая всегда наибольшій интересъ изъ всѣхъ парусныхъ гонокъ, морская гонка за Кронштадтомъ въ этомъ году не состоялась, такъ какъ вслѣдствіе очень свѣжаго вѣтра прошла створъ и начала гонку одна только «Зазноба» Я. Бѣляева; прочія записавшіяся 7 яхтъ не рискнули выйти въ море.

Неудачно также для Яхтъ-Клуба окончились предпринятые имъ въ этомъ году попытки вернуть отъ Выборгскаго Паруснаго Общества кубки Кази и Русанова. Обѣ гонки на эти кубки, происходившія въ выборгскихъ водахъ, выиграла финляндская яхта «Вендетта», удержавъ снова ихъ за Выборгскимъ Обществомъ. Эта новая яхта бульбъ-киль «Вендетта» съ необычайнымъ успѣхомъ участвовала въ гонкахъ сезона, выходя постоянно побѣдительницей, и безъ труда одержала верхъ въ гонкѣ на кубокъ Кази надъ новой яхтой А. Ф. Мертенса «Радланцеръ» и надъ оказавшемся уже теперь слабымъ претендентомъ въ гонкѣ на кубокъ Русанова «Нэнъ». Въ гонкѣ на кубокъ Русанова принималъ также участіе впервые только-что образовавшійся въ этомъ году Невскій Яхтъ-Клубъ, приславшій свои яхты «Эндиміона» и «Злючку», но однако безуспѣшно.

Въ прочихъ гонкахъ сезона участвовали съ успѣхомъ «Орнзей» и новые яхты «Редланцеръ», «Жирофля», «Трынъ-Трава», «Маглонь». Изъ этихъ яхтъ «Трынъ-Трава» былъ первый бульбъ-киль, появившійся въ спискахъ Рѣчного Яхтъ-Клуба. Построенная въ этомъ году В. А. Олсуфьевымъ на верфи Г. Эша эта яхта довольно успѣшно участвовала на гонкахъ 1895 г.



Тендеръ „**Редланцеръ**“ А. Ф. Мертенса.

Въ 1895 году на гонкѣ 9 іюля, для судовъ 2, 3, 4 и 5 классовъ, впервые примѣненъ былъ въ Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ уже давно практиковавшійся за-границей такъ называемый «летучій стартъ», когда по данному сигналу всѣ яхты какого-нибудь класса считаются одновременно начавшими гонку, отдѣльно же время начала каждой яхты не замѣчается. До этой гонки много говорилось о томъ, что такой стартъ безъ навыка трудно исполнить для рулевыхъ, привыкшихъ къ обыкновенному хронометрическому старту, когда давалось 30 или 15 минутъ на начало гонки. Однако оказалось, что новый стартъ всѣ яхты на гонкѣ продѣлали довольно удачно, и съ этого момента стали высказываться пожеланія о постоянномъ его примѣненіи на петербургскихъ гонкахъ.

Гребныя гонки прошли въ 1895 г. довольно монотонно. Состязаніе гребцовъ-любителей удалось только на половину изъ-за свѣжей погоды и большого волненія. Крупные же разряды, какъ «Первенство Россіи» и «Невскій Кубокъ», остались неразыгранными. Тѣмъ не менѣе гребцы Яхтъ-Клуба на этой гонкѣ взяли 2 приза въ разрядахъ четверокъ для младшихъ гребцовъ и новичковъ.

Народная гребная гонка, происходившая обыкновенно 15 мая на Боль-

шой Невѣ и привлекавшая всегда громадныя количества гоняющихся и зрителей, въ 1895 году впервые была перенесена на Среднюю Невку, передъ помѣщеніемъ Рѣчного Яхтъ-Клуба, такъ какъ отпускавшіеся городомъ обыкновенно на устройство гонки 600 рублей, были въ этомъ году сокращены на половину, между тѣмъ гонки на Большой Невѣ обходились не дешево.

По случаю исполнившагося въ 1895 году 35-тилѣтія Рѣчного Яхтъ-Клуба Комитетомъ былъ устроенъ въ залѣ Кононова особый вечеръ съ музыкальнымъ отдѣленіемъ и танцами, но члены Яхтъ-Клуба не отнеслись къ нему съ сочувствіемъ. Публики было мало и вечеръ далъ довольно значительный дефицитъ.

Постигшій Клубъ въ 1894 году пожаръ, истребившій почти все недвижимое его имущество, воочію доказалъ, насколько многіе изъ членовъ Клуба и даже постороннихъ лицъ относятся къ Клубу съ неподдѣльными симпатіями и любовью. Почти тотчасъ послѣ пожара въ Комитетъ начали поступать со всѣхъ сторонъ пожертвованія деньгами и вещами и наконецъ даже предлагались безплатно многими услуги. Только благодаря этому участію явилась возможность возстановить нѣсколько библіотеку Клуба, обзавестись многими цѣнными предметами и инструментами, картинами, фотографіями и портретами. Главнѣйшими заботами Комитета конечно было возведеніе новыхъ построекъ взамѣнъ сгорѣвшихъ, для чего имъ было образовано двѣ комиссіи: одна—строительная, подъ предсѣдательствомъ А. М. Воробьева, а другая—по пріобрѣтенію движимаго имущества, подъ предсѣдательствомъ Вице-Командора Г. А. Донберга. Несмотря на краткость времени обѣ Комиссіи работали успѣшно, и уже 14 мая, въ день поднятія флага Яхтъ-Клуба, оба зданія—главное съ кухнею и службами и жилой домъ для членовъ Яхтъ-Клуба и Секретаря—были приведены настолько въ готовый и приличный по внутренней отдѣлкѣ видъ, что въ первомъ изъ нихъ можно было отпраздновать торжество поднятія флага, а второй къ этому времени уже наполнился своими жильцами. Однако работы по постройкѣ продолжались до половины лѣта и, исключая обшивки и окраски строеній, къ іюлю мѣсяцу новыя зданія были совершенно готовы.

Шлюпъ **„Вендетта“** Выборгскаго Паруснаго Общества, взявшая кубки Русанова и Кази въ 1895 г.

По окончаніи сооруженія зданій,

Новая дача СПБ. рѣчного Яхтъ-Клуба, построенная послѣ пожара 1894 года.

особая депутація отъ Яхтъ-Клуба, въ лицѣ Вице-Командора Г. А. Донберга, почетнаго члена Д. И. Маршалова, членовъ А. М. Воробьева, А. А. Борисова и члена-сотрудника В. В. Шауба, имѣла счастье представиться Августѣйшему Покровителю Клуба и донести о бывшемъ въ Яхтъ-Клубѣ пожарѣ и возведеніи новыхъ зданій.

Въ навигацію 1895 года, была сдѣлана попытка къ разрѣшенію наболѣвшаго за долгіе годы вопроса объ углубленіи Елагинскаго фарватера. Въ Комитетъ Клуба отъ инженеровъ Константинова и Андреева поступило предложеніе углубить этотъ фарватеръ. Однако недостатокъ средствъ у Клуба не позволялъ произвести углубленія фарватера въ томъ размѣрѣ, какъ это требовалось, и съ контрагентами было заключено условіе лишь на прорытіе до $9^1/_2$ футовъ глубины въ колѣнѣ фарватера между 9 и 12 бѣлыми баканами и 9 и 11 черными особаго канала длиною не менѣе 150 саж. и шириною по дну въ 10 сажень; за всю эту работу Клубъ обязанъ былъ уплатить 3000 руб. въ три срока. Къ работамъ было приступлено еще осенью, но онѣ скоро остановились изъ-за суровой погоды и были оставлены до весны. Когда же весною 1896 г., благодаря содѣйствію П. Н. Назимова, были сдѣланы промѣры фарва-

тера, то оказалось, что фарватеръ нисколько не углубленъ; тогда было постановлено отказаться отъ дальнѣйшихъ работъ по углубленію фарватера.

Еще одно интересное событіе ознаменовало исторію Клуба 1895 года. Настойчивые голоса многихъ членовъ Яхтъ-Клуба о необходимости имѣть въ Яхтъ-Клубѣ хорошее, и большое «школьное судно» для пріученія къ морю молодежи и обученія ея парусному дѣлу подъ руководствомъ опытныхъ яхтсменовъ, побудили Комитетъ, вполнѣ также раздѣлявшій эту мысль, выписать въ 1895 году изъ Англіи чертежи такой яхты, въ 10—12 тоннъ, съ цѣлью постройки ея въ клубской мастерской. Но затѣмъ въ дальнѣйшемъ Комитетомъ было рѣшено, въ виду большихъ затратъ и новизны дѣла, новой яхты не строить, а пріобрѣсти для указанной цѣли уже готовую яхту, ассигновавъ для этого до 1500 руб., получаемыхъ на призы отъ Морского Министерства, и имѣя въ виду потомъ, по продажѣ яхты, пополнить эту сумму или выдать яхту министерскимъ призомъ. Избранною для этого Комиссіею была найдена скоро вполнѣ подходящею яхта «Вирокка», принадлежащая М. Кузнецову, и потому пріобрѣтена отъ него за 1750 рублей. Надо однако сказать, что хорошая мысль о «школьномъ суднѣ», такъ усердно пропагандируемая многими членами, не нашла особой поддержки среди тогдашнихъ молодыхъ членовъ Клуба и оказалась на практикѣ мало пригодною. Желающихъ воспользоваться учебнымъ судномъ оказалось на дѣлѣ такъ мало, что «Вирокка» въ теченіе 1895 года, равно какъ и въ слѣдующемъ 1896 году, только нѣсколько лишь разъ выходила для практическихъ занятій въ море. Поэтому довольно скоро, уже въ слѣдующемъ году, было Комитетомъ рѣшено «Вирокку» продать, отказавшись навсегда отъ мысли о «школьномъ суднѣ Яхтъ-Клуба».

Ботикъ **„Ауръ-Бойсъ“** Д. Сандерса.

1896.

Въ этомъ году Яхтъ-Клубъ съ чувствомъ глубокаго сожалѣнія распростился со своимъ Командоромъ Г. В. Струковымъ, разстроенное здоровье

котораго заставило его отказаться отъ занимаемой должности. За свое командорство Г. В. Струковъ избранъ былъ въ 1898 г. въ почетные члены. Вмѣсто него громаднымъ большинствомъ голосовъ былъ избранъ Командоромъ почетный членъ Яхтъ-Клуба и старый его другъ вице-адмиралъ П. Н. Назимовъ, всегда относившійся къ нему съ самымъ сердечнымъ участіемъ.

Въ 1896 г. скончался почетный членъ Яхтъ-Клуба, бывшій два года его Командоромъ Михаилъ Ильичъ Кази. Всегда сочувствовавшій всему, что имѣло хоть малѣйшее отношеніе къ русскому судостроенію и судоходству, Михаилъ Ильичъ съ такою же сердечною теплотою относился и къ Рѣчному Яхтъ-Клубу. Глубокое участіе его къ этому скромному учрежденію наглядным образомъ выразилось въ 1888 г., когда онъ за свой счетъ, единственно изъ любви къ Яхтъ-Клубу, исполнилъ на Балтійскомъ судостроительномъ заводѣ дорого стоющій фундаментальный ремонтъ общественнаго парохода «Первенецъ», принять который, на скудныя средства Яхтъ-Клуба ни въ какомъ случаѣ послѣдній не могъ. Избранный Командоромъ Яхтъ-Клуба, М. И. Кази исполнялъ эту должность съ 1890 по 1892 г., когда наконецъ многочисленныя другія занятія заставили его отказаться отъ командорства. На этомъ посту Михаилъ Ильичъ особенно заботился о процвѣтаніи въ Яхтъ-Клубѣ паруснаго и гребного спорта. Принесенный имъ въ даръ Яхтъ-Клубу цѣнный кубокъ для розыгрыша на парусныхъ гонкахъ между яхтъ-клубами Балтійскаго моря и Финскаго залива переходящимъ призомъ, далъ сильный толчекъ развитію паруснаго спорта въ Клубѣ и вообще яхтеннаго судостроенія. До сихъ поръ состязаніи на этотъ кубокъ являются однимъ изъ самыхъ серьезныхъ и выдающихся по интересу. Стоитъ вспомнить только, сколько яхтъ новѣйшей конструкціи являлось для отбитія и защиты этого кубка и сколько этими гонками выработалось хорошихъ яхтенныхъ командъ. Много трудовъ приложилъ М. И. Кази и къ поднятію гребного спорта въ Клубѣ. По его настоянію была обновлена вся гребная флотилія Клуба и приглашенъ опытный треннеръ-англичанинъ для подготовки молодыхъ гребцовъ. Вообще М. И. Кази пользовался большими симпатіями членовъ Яхтъ-Клуба и дѣятельность его никогда не можетъ быть забыта ими.

Командоръ СПБ. р. Я. К. **П. Н. Назимовъ.** 1896—1902 г.

1896 г.

Начиная съ 1895 года списки судовъ Клуба ежегодно начинаютъ обогащаться выдающимися представителями, какъ въ смыслѣ своей конструкціи, такъ и гоночныхъ качествъ, высоко поднявъ престижъ Клуба не только въ невскихъ водахъ, но и далеко за предѣлами Кронштадта. Вслѣдъ за поступившими въ минувшемъ году «Редланцеромъ» и «Трынъ-Травой», въ этомъ году появилось нѣсколько новыхъ яхтъ, вскорѣ же заслужившихъ себѣ справедливую славу на парусныхъ гонкахъ. Болѣе 10 лѣтъ служилъ украшеніемъ списка судовъ Клуба записанный въ него въ этомъ году тендеръ «Исультъ», выписанный А. Ф. Мертенсомъ отъ В. Файфа изъ Англіи. Замѣчательное изящество яхты и выдающіяся гоночные качества быстро поставили его въ первые ряды яхтъ Рѣчного Яхтъ-Клуба. Въ первую же свою навигацію «Исультъ» взялъ всѣ крупнѣйшіе призы сезона, выигравъ между прочимъ Императорскій призъ, первый разъ назначенный къ розыгрышу въ Невскомъ Яхтъ-Клубѣ, и призъ Морского Министерства въ Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ. Затѣмъ выдавался по своимъ гоночнымъ качествамъ тендеръ «Ивоннъ» П. Демидова князя Санъ-Донато, постройки того-же Файфа въ Англіи 1890 года. Прекрасныя гоночныя качества этой яхты ставили ее въ ряды сильнѣйшихъ конкуррентовъ въ своемъ классѣ. Нельзя не упомянуть также еще о люгерѣ «Редгоунтлетъ» Ѳ. Варда, выписаннымъ имъ также изъ Англіи, и о новомъ крейсерѣ «Жучекъ» В. Эвальда и А. Синицына, постройки Г. В. Эша въ С.-Петербургѣ.

Шлюпъ „**Морвина**“ Э. Л. Биндемана и И. И. Бергмана.

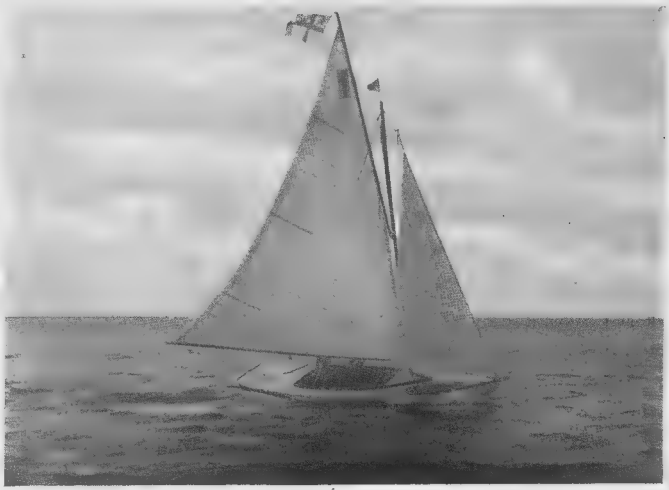
Среди малыхъ яхтъ выдѣлялись ботикъ «Морвина» Э. Биндемана и И. Бергмана, постройки знаменитаго Герришова въ Америкѣ, сумѣвшій много лѣтъ подрядъ забирать призы на петербургскихъ гонкахъ, и ботикъ съ выдвижнымъ килемъ «Женя» Е. Федорова, перешедшій черезъ нѣсколько лѣтъ во владѣніе Э. А. Ломача. Построенный на верфи Г. В. Эша въ С.-Петербургѣ въ 1895 г., этотъ ботикъ, предназначенный исключительно для прогулокъ по невскимъ фарватерамъ и отмелямъ, оказался отличнымъ ходокомъ въ своемъ разрядѣ и началъ забирать призы

Люгеръ **„Редгоунтлетъ“** Ѳ. Варда.

на гонкахъ, ставши однимъ изъ серьезныхъ конкуррентовъ. Прошло много лѣтъ, мѣнялись и типы судовъ и ихъ конструкція, усовершенствовалась за это время на много и сама постройка судовъ, а «Женя» все продолжала брать и брать призы на гонкахъ и черезъ 15 лѣтъ количество призовъ, взятыхъ ею, оказалось значительно больше, чѣмъ у всѣхъ другихъ яхтъ Рѣчного Яхтъ-Клуба, достигнувъ почтенной цифры 46. Много, конечно, способствовало этому обстоятельству и то, что на большинствѣ гонокъ ея рулевымъ выступалъ обыкновенно М. Г. Пфефферъ, тщательно изучившій ее и превосходно знающій особенности и преимущества невскихъ фарватеровъ и ближайшихъ къ нимъ водъ.

По установившемуся какъ-бы обычаю яхтовладѣльцы упорно не давали Комитету свѣдѣній о своихъ плаваніяхъ Въ 1896 году извѣстно было лишь, что яхта Вице-Командора Г. А. Донберга «Гарри» ходила въ Гельсингфорсъ.

Въ этомъ году снова состоялась морская парусная гонка за Кронштадтомъ, но съ нѣкоторымъ видоизмѣненіемъ. Яхты не составляли, какъ прежде, одного разряда, а шли всѣ въ своихъ классахъ. На этой гонкѣ призы получили «Золушка» В. Клягеса, «Редланцеръ» Ѳ. Варда и «Зазноба» Я. Бѣляева.



Ботикъ съ выдвижнымъ килемъ **„Женя“** Е. Федорова, позднѣе Э. А. Ломача.

Съ особымъ же оживленіемъ прошла большая парусная гонка 21 іюля, въ которой участіе при-

няла знаменитая выборгская яхта «Вендетта», а также рѣдкіе гости—суда Шуваловскаго Яхтъ-Клуба.

Послѣ двухъ неудачныхъ попытокъ въ 1894 и 1895 годахъ вернуть кубокъ М. И. Кази петербургскіе спортсмены сильно пріуныли и какъ-бы охладѣли къ этому состоянію и вызова Выборгскому Парусному Обществу не было сдѣлано въ этомъ году. Въ то время тамъ имѣлся такой серьезный защитникъ кубка, какъ «Вендетта», для которой подходящихъ конкуррентовъ въ Петербургѣ не находилось. Не состоялась въ этомъ году и гонка на кубокъ Русанова, такъ какъ на нее записалось лишь яхты всего двухъ клубовъ, а по условіямъ розыгрыша кубка требовалось не менѣе трехъ обществъ. За-то съ большимъ успѣхомъ участвовали яхты Рѣчного Яхтъ-Клуба въ большой гонкѣ Невскаго Яхтъ-Клуба, 22 іюля, въ Петергофѣ, гдѣ впервые розыгрывался призъ Государя Императора, взятый, какъ упоминалось выше, новой яхтой А. Ф. Мертенса «Исультъ».

Первый Императорскій призъ Невскаго Я.-К., взятый въ 1896 году яхтою СПВ. р. Я.-К. **„Исультъ“** А. Ф. Мертенса.

Въ 1896 г. были введены въ правилахъ парусныхъ гонокъ нѣсколько существенныхъ измѣненій; именно, суда ниже 1,5 балловъ гоночной силы были раздѣлены на 3 класса: первый—до 0,5, второй—отъ 0,5 до 1,0 и третій—отъ 1 до 1,5 балла гоночной силы. Затѣмъ на получаемые отъ Морского Министерства деньги для призовъ было рѣшено съ этого года строить по два ботика до 1 б. гоночной силы и выдавать ихъ въ призы натурою.

Остановившись на этой мысли, Комитетъ объявилъ въ 1896 г. конкурсъ на составленіе чертежей подобнаго ботика и къ назначенному сроку получилъ пять проектовъ. По подробному ихъ обсужденію, конкурсное жюри признало лучшими слѣдующіе два проекта: одинъ подъ девизомъ «Aequo-Animo», а другой «Xerpentine». Оба эти проекта получили одинаковое число балловъ и потому жюри за каждый рѣшило выдать по первой преміи въ 100 руб. и построить суда по обоимъ чертежамъ. Составителями этихъ проектовъ были: перваго—В. В. Шталь, а второго—извѣстный строитель Сиббикъ изъ Англіи. Изъ числа остальныхъ чертежей, представленныхъ на конкурсъ, одинъ былъ

изъ Берлина и одинъ изъ Пернова. Оба ботика были построены въ шлюпочной клубской мастерской и назначены призами отъ Морского Министерства въ этомъ году. Ихъ получили «Исультъ» А. Ф. Мартенса и «Жирофля» И. И. Бергмана.

Тендеръ „Исультъ“ А. Ф. Мертенса.

Гребныя гонки въ 1896 году прошли довольно оживленно. Въ числѣ гребцовъ появилась новая команда, занимавшаяся усиленной тренировкой и потому нѣсколько лѣтъ съ успѣхомъ соперничавшая съ другими обществами. Это была команда четверки съ Ф. И. Бергманомъ на рулѣ и съ гребцами В. В. Шварцемъ, Г. Е. Мюллеромъ, А. Папикинымъ и А. Мюллеромъ, взявшая въ этомъ году почетный призъ Великаго Князя Владиміра Александровича. Впослѣдствіи въ этой командѣ А. Папикина и А. Мюллера замѣнили С. Раттуръ и В. Лидваль.

Нѣсколько интересныхъ событій случилось въ 1896 г. во внутренней жизни Клуба. Съ клубскимъ экономомъ Ивановымъ новый контрактъ не былъ заключенъ и вмѣсто его началъ исполнять обязанности экономa нѣкій Павелъ Александровъ, остававшійся затѣмъ на этомъ мѣстѣ 10 лѣтъ.

Затѣмъ скончался давнившій піанистъ Яхтъ-Клуба А. Ф. Шмидтъ и вмѣсто него на семейно-танцевальныхъ вечерахъ впервые появился П. П. Гроссъ, до самой своей смерти съ этого момента, 15 лѣтъ, услаждавшій яхтъ-клубистовъ и ихъ гостей своей дивной игрою на роялѣ. Яхтъ-Клубу въ этомъ году былъ подаренъ его членомъ Г. Г. Блоккомъ новый роскошный рояль фабрики Шредера и на немъ-то П. П. Гроссъ и познакомилъ яхтъ-клубистовъ съ своею дивною игрою.

Пожаръ 1894 г. уничтожилъ, какъ извѣстно, всѣ хранившіеся въ Яхтъ-клубѣ цѣнные его серебрянные призы и кубки и въ томъ числѣ призъ имени офицеровъ Л.-Гв. Гренадерскаго полка, взамѣнъ котораго въ этомъ году офицеры Гренадерскаго полка вновь поднесли Клубу серебрянную изящную вазу, значительно превосходившую прежнюю какъ по размѣрамъ, такъ и по работѣ. Этимъ подношеніемъ еще разъ были закрѣплены тѣ узы дружбы, существующіе между полкомъ и Рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ, которыя зародились еще въ 1878 году—въ годъ возвращенія русскихъ войскъ послѣ

турецкой компаніи 1877—1878 г.,—и проявлялись вездѣ и всегда при всѣхъ событіяхъ какъ въ жизни полка, такъ и Клуба. Эти дружескія отношенія особенно наглядно были выражены со стороны полка въ томъ пріемѣ, который былъ оказанъ 5 іюня 1896 г. членамъ Яхтъ-Клуба, прибывшимъ въ красносельскій лагерь Гренадерскаго полка, съ отвѣтнымъ визитомъ послѣ упомянутаго поднесенія полкомъ новаго кубка. Пріемъ этотъ отличался не только задушевностью и широкимъ гостепріимствомъ, но и вообще торжественнымъ характеромъ. Для встрѣчи членовъ Яхтъ-Клуба, по распоряженію Командира полка, былъ выстроенъ весь полкъ, въ числѣ же офицеровъ находились и тѣ, которые уже оставили службу въ полку, но служили въ немъ въ 1878 году при пріемѣ Яхтъ-Клубомъ у себя Гренадеровъ Въ числѣ флаговъ, украшавшихъ залъ офицерскаго собранія, на самомъ почетномъ мѣстѣ помѣщенъ былъ флагъ Рѣчного Яхтъ-Клуба; хоры музыки, пѣсенниковъ, иллюминація, вечерняя трапеза въ честь яхтъ-клубистовъ, самые задушевные тосты за процвѣтаніе Яхтъ-Клуба довершали праздничный характеръ всей обстановки.

Депутація Л.-Гв. Гренадерскаго полка, поднесшая въ 1896 г. СПБ. р. Я.-К. кубокъ взамѣнъ сгорѣвшаго въ 1894 году.

Эта торжественность пріема, эта честь, которую одинъ изъ старѣйшихъ русскихъ полковъ оказывалъ въ этотъ день скромному водному обществу, до глубины души тронули бывшихъ на этомъ пріемѣ членовъ Яхтъ-Клуба, бывшихъ въ клубской депутаціи, почетнаго члена Д. И. Маршалова и секретаря Н. І. Васильева, навсегда запечатлѣвшись въ ихъ сердцахъ.

Лица эти жалѣли только объ одномъ, что не было большаго числа членовъ Яхтъ-Клуба, которые бы воспользовались такимъ замѣчательнымъ радушіемъ Гренадеровъ.

1897.

1897 годъ начался особенно радостнымъ событіемъ, имѣющимъ важное значеніе въ исторіи Яхтъ-Клуба.

Его Императорское Величество Государь Императоръ Николай II 20 января, по докладу Великаго Князя Генералъ-Адмирала, Высочайше

соизволилъ изъявить Свое согласіе на оставленіе Его Величества въ спискѣ почетныхъ членовъ Особъ Императорской Фамиліи С.-Петербургскаго Рѣчного Яхтъ-Клуба, каковое званіе было принято Его Величествомъ еще въ бытность Наслѣдникомъ Цесаревичемъ въ 1882 году.

Ни одинъ изъ Русскихъ Императоровъ до сего времени еще не состоялъ въ числѣ почетныхъ членовъ Рѣчного Яхтъ-Клуба и эта новая царская милость еще лишній разъ, такимъ образомъ, доказала особое вниманіе Августѣйшаго Дома къ С.-Петербургскому Рѣчному Яхтъ-Клубу.

Отмѣченное въ очеркѣ дѣятельности Рѣчного Яхтъ-Клуба 1897 года обогащеніе списка судовъ Клуба за послѣдніе годы новыми выдающимися яхтами продолжалось и въ этомъ году. Часть этихъ новыхъ судовъ была выписана изъ Англіи, но довольно много было построено и въ Петербургѣ, на клубской верфи и у Г. В. Эша. Въ списки судовъ Клуба были занесены въ этомъ году такія яхты, какъ «Лилитъ» А. П. Демидова князя Санъ-Донато», постройки В. Файфа, «Іернія» Р. Небо, выписанная имъ также изъ Англіи отъ Кемперъ Никольсона, «Силь» А. Ф. Мертенса, построенный Сиббикомъ въ Коусѣ въ 1897 г., «Фрамъ» І. Шомакера постройки Г. В. Эша въ С.-Петербургѣ и два ботика, построенные по премированнымъ чертежамъ на конкурсѣ, «Три-Звѣздочки» И. Бергмана и «Aequo-Animo» (позже «Лель») Э. Ломача. Неудачная попытка завести яхтъ-клубское «школьное судно» была окончательно въ 1897 г. ликвидирована и закончилась продажей г. Конецкому яхты «Виррокка», вышедшей такимъ образомъ изъ состава общественныхъ судовъ Клуба, куда въ свою очередь былъ зачисленъ подаренный Клубу Командоромъ П. Н. Назимовымъ ботикъ «Дроздъ».

Люгеръ „Силь“ А. Ф. Мертенса.

Затѣмъ, на вырученныя деньги отъ устройства въ Яхтъ-Клубѣ особыхъ вечеровъ, «Елки» и яхтъ-клубскаго бала, явилась возможность пополнить и составъ гребныхъ гоночныхъ гиговъ новыми, о чемъ въ то время усиленно хлопотали дѣятельно тренировавшіеся молодые гребцы Шварцъ, Миллеръ, Раттуръ и Папикинъ, обѣщавшіе воскресить вновь клубское гребное дѣло.

Дѣйствительно на состязаніи Гребцовъ—Любителей четверка съ этими гребцами и рулевымъ Ф. Бергманомъ побила своихъ конкуррентовъ въ

разрядѣ для младшихъ гребцовъ. Отправленная же въ Ригу на состязанія Гребного Клуба, праздновавшаго 25-тилѣтній юбилей, та же команда однако уступила первенство мѣстнымъ гребцамъ. Благодаря энергіи этихъ же клубскихъ гребцовъ послѣ довольно долгаго антракта, въ 1897 г. состоялось опять состязаніе на почетный флагъ и званіе перваго гребца Яхтъ-Клуба, которое было завоевано В. В. Шварцемъ противъ Г. Баронова.

На парусныхъ гонкахъ Яхтъ-Клуба, изъ которыхъ раньше главною являлась морская гонка за Кронштадтомъ, теперь стала выдѣляться по числу участвующихъ Клубовъ и яхтъ большая гонка въ концѣ іюля. Участіе на этой гонкѣ выборгскихъ яхтъ и соревнованіе съ ними стало явленіемъ уже обычнымъ, повторяющимся почти ежегодно. Нерѣдко затѣмъ стали появляться въ послѣдующіе годы на этой гонкѣ и гости изъ Гельсингфорса и Або, а иногда и изъ внутреннихъ водъ Суздальскаго озера — суда Шуваловскаго Яхтъ-Клуба.

Морская гонка въ этомъ году была назначена сначала на іюнь мѣсяцъ, но изъ-за свѣжаго порывистаго 7-ми бальнаго вѣтра, съ жестокими шквалами, была отнесена на 6 іюля. На ней въ двухъ разрядахъ яхтъ 6 и 7 классовъ участвовало 7 яхтъ. Гонка удалась вполнѣ и «Іернія» съ рулевымъ Р. Небо и «Ивоннъ» съ Н. А. Стефаницемъ на рулѣ получили почетные призы; первая—Великаго Князя Генералъ-Адмирала, а вторая— Командора П. Н. Назимова.

По примѣру прошлаго года съ огромнымъ успѣхомъ выступили яхты Рѣчного Яхтъ-Клуба, въ количествѣ шестнадцати, на большой гонкѣ Невскаго Яхтъ-Клуба въ Петергофѣ 22 іюля, гдѣ «Исультъ», «Лилитъ», «Редгоунтлетъ», «Три-Звѣздочки», «Aequo-Animo» и «Морвина» получили призы. Эти яхты отличались и на прочихъ гонкахъ сезона.

На всѣхъ парусныхъ гонкахъ въ это время «летучій» стартъ завоевалъ полныя права гражданства. Трудно было теперь даже сравнивать гонки этого времени съ гонками прежнихъ лѣтъ, когда яхты начинали состязаніе въ получасовой срокъ, по хронометрическому старту, страшно растягиваясь по курсу. Бывало такъ, что однѣ яхты уже успѣвали начать гонку, а другія, запоздавшія, еще только лавировали по фарватеру къ старту. Поэтому много значило тогда умѣло воспользоваться стартовымъ временемъ, сокращеннымъ только въ 90-хъ годахъ до 15 минутъ вмѣсто прежнихъ 30. Старые, опытные рулевые рѣдко ошибались въ выборѣ момента прохода створа при началѣ гонки и тѣмъ получали часто огромныя преимущества. Летучіе же старты заставляли всѣ яхты разряда по возможности одновременно начинать гонку и тѣмъ ставили ихъ въ одинаковыя условія. Только небрежные и невнимательные рулевые много теряли на стартѣ; въ общемъ же тогдашніе парусники быстро освоились съ этимъ нововведеніемъ.

Стартъ военныхъ вельботовъ на гонкѣ СПБ. р. Я. К. въ 1897 году.

Лѣто 1897 г. изобиловало дальними плаваніями яхтъ и было даже нѣсколько плаваній въ Стокгольмъ. Ходили туда вице-командорская шхуна «Гарри», «Вирокка»—Конецкаго и «Сирена»—Гамбургера. Однако только плаваніе первой было подробно описано ея владѣльцемъ Г. А. Донбергомъ и сообщено Комитету; о другихъ двухъ извѣстно было лишь по наслышкѣ.

Комитетъ, желая имѣть возможно полныя свѣдѣнія о подобныхъ плаваніяхъ, свѣдѣнія, имѣющія, помимо общаго интереса, весьма цѣнное значеніе для членовъ Клуба въ смыслѣ изученія фарватеровъ въ шхерахъ, мѣстъ стоянокъ и ихъ особенностей и вообще въ виду болѣе широкаго знакомства съ крейсерскою частью благороднѣйшаго парусnаго спорта, постановилъ, начиная съ 1898 года, выдавать ежегодно особые призы-жетоны или другія цѣнныя вещи, какъ за наиболѣе отдаленныя плаванія, такъ и за наибольшее количество пройденныхъ миль. Удостовѣреніемъ дѣйствительности такихъ плаваній должны были служить вахтенные журналы, веденные на яхтахъ и представляемые для просмотра въ Комитетъ. Почетный Командоръ Клуба В. Ю. Познанскій, всегда зорко слѣдившій за всѣми клубскими событіями, горячо одобривъ приведенную мысль Комитета, предложилъ въ 1898 году выдать отъ себя указанный жетонъ, за что Комитетъ выразилъ ему свою горячую признательность.

Много разнохарактерныхъ событій протекло въ 1897 году въ жизни Рѣчного Яхтъ-Клуба.

Въ февралѣ 1897 году послѣдовало открытіе въ С.-Петербургѣ устроенной Невскимъ Яхтъ-Клубомъ выставки предметовъ любительскаго, промысловаго и торговаго судоходства, а 16 марта того же года началъ свои занятія Первый Всероссійскій Съѣздъ любителей и дѣятелей по яхтенному и водному спорту.

С.-Петербургскій Рѣчной Яхтъ-Клубъ участвовалъ какъ въ первой, такъ и во второмъ, но далеко не съ тою полнотою, съ какою могъ-бы явиться родоначальникъ воднаго спорта въ Россіи и старѣйшій изъ ея яхтъ-клубовъ, располагавшій наибольшимъ матеріаломъ, касающимся названнаго спорта.

На это повліяла отчасти краткость времени, въ какое должна была быть устроена выставка, а также и нѣкоторыя другія соображенія, заставившія Яхтъ-Клубъ отнестись съ особенною осторожностью къ этому дѣлу.

На соединенномъ собраніи Комитета и судовладѣльцевъ—членовъ Яхтъ-Клуба, 10 декабря 1896 г., хотя и было рѣшено принять участіе въ съѣздѣ и выставкѣ, но въ послѣдней внѣ конкурса. На этомъ засѣданіи представителями въ организаціонный Комитетъ были избраны Командоръ Клуба Вице-Адмиралъ П. Н. Назимовъ, А. И. Ивановъ, Э. А. Ломачъ, А. Ф. Мертенсъ, Я. Л. Фансмитъ, Г. В. Струкговъ и В. В. Эвальдъ, состоявшій секретаремъ выставки. Эти лица, при энергичномъ содѣйствіи членовъ Клуба Г. А. Донберга, М. С. Кузнецова, К. О. Гребе, А. О. Сиреліуса, В. Н. Клагеса, Г. Е. Мюллера, В. В. Шварца и нѣкоторыхъ другихъ, фактически осуществили участіе Клуба въ выставкѣ. Отъ Рѣчного Яхтъ-Клула были выставлены 2 парусныхъ ботика, 5 гребныхъ шлюпокъ, много моделей судовъ, модель Мортонова, эллинга для подъема судовъ, масса фотографій, рисунки позывныхъ вымпеловъ Яхтъ-Клуба, таблица о состояніи силъ Клуба за 37 лѣтъ существованія, призы и прочее. Кромѣ самого Яхтъ-Клуба въ выставкѣ приняли участіе еще его шлюпочная мастерская и Мореходные Классы, а также и нѣкоторые отдѣльные члены Я. Л. Фансмитъ, А. Ф. и Р. Ф. Мертенсъ, В. Н. Клагесъ, В. В. Эвальдъ, І. А. Шомакеръ, Н. А. Стефаницъ, В. П. Фанъ-деръ-Флитъ, Я. П. Бѣляевъ, О. О. Ульманъ и В. Г. Струкговъ. Всѣ эти лица были награждены различными наградами въ видѣ дипломовъ I разряда, золотыхъ, серебряныхъ и бронзовыхъ медалей и похвальныхъ отзывовъ.

Люгеръ „**Три Звѣздочки**“ И. И. Бергмана.

Въ Первомъ Всероссійскомъ Съѣздѣ любителей и дѣятелей яхтеннаго и вообще воднаго спорта С.-Петербургскій рѣчной Яхтъ-Клубъ принималъ дѣятельное участіе. Болѣе 25 человѣкъ членовъ Яхтъ-Клуба состояли чле-

нами съѣзда, а Командоръ П. Н. Назимовъ избранъ былъ предсѣдателемъ II-й его секціи по навигаціоннымъ вопросамъ, членъ же Яхтъ-Клуба С. И. Бибиковъ былъ предсѣдателемъ III-й секціи по гоночнымъ вопросамъ. Съѣздъ этотъ, не смотря на кратковременность своихъ занятій, успѣлъ разсмотрѣть много вопросовъ, имѣющихъ важное значеніе для дальнѣйшаго развитія воднаго спорта въ Россіи и непосредственное отношеніе къ задачамъ яхтъ-клубовъ. Содержаніе докладовъ по всѣмъ этимъ интереснымъ вопросамъ было напечатано въ особомъ дневникѣ этого Перваго Россійскаго Съѣзда. Однако всѣ, разсмотрѣнные съѣздомъ вопросы, остались простыми пожеланіями и не одинъ изъ нихъ не вошелъ въ практическую жизнь яхтъ-клубовъ. Даже такая простая вещь, какъ семафорная сигнализація, не нашла себѣ примѣненія среди яхтъ-клубистовъ, несмотря на явное свое удобство.

Шлюпъ „Жучекъ“ В. В. Эвальда.

Слѣдующимъ важнымъ фактомъ въ жизни Яхтъ-Клуба 1897 года явилось измѣненіе условій отпуска изъ Морского Министерства Яхтъ-Клубу 1500 р. на постройку призовыхъ судовъ.

Съ 1860 г. суда эти выдавались Министерствомъ натурою, затѣмъ въ 1868 г. послѣдовало приказаніе Августѣйшаго Покровителя Яхтъ-Клуба о передачѣ постройки призовыхъ судовъ мастерской Яхтъ-Клуба, на что и стала ассигновываться сумма въ 1500 р., ежегодно отпускаемая въ распоряженіе Командора. Въ виду же передачи въ послѣднее время мастерской Яхтъ-Клуба въ арендное пользованіе частнаго лица, постройка призовыхъ судовъ именно въ мастерской при Яхтъ-Клубѣ потеряла какъ-бы свою обязательность и даже могла быть весьма стѣснительна для Клуба. Поэтому Командоръ предположилъ испросить разрѣшеніе Августѣйшаго Покровителя Клуба на отмѣну сказаннаго условія, съ тѣмъ, чтобы впредь призовая сумма отпускалась просто въ полное распоряженіе Командора Яхтъ-Клуба для выдачи призомъ, или призами отъ Морского Министерства на гонкахъ Клуба, въ видахъ большаго развитія яхтеннаго и вообще воднаго спорта и улучшенія любительскаго судо-

строенія въ Россіи. Его Императорское Высочество Великій Князь Алексѣй Александровичъ выразилъ на это полное согласіе, но при этомъ изволилъ выразить Свое пожеланіе докладывавшему о томъ Командору, чтобы отпускаемыя отъ Морского Министерства деньги были употребляемы обязательно на призы въ видѣ судовъ, но не кубковъ или другихъ какихъ-либо предметовъ. Вслѣдствіе этого было постановлено призы эти выдавать деньгами, но при непремѣнномъ условіи, чтобы взявшій его членъ Яхтъ-Клуба предварительно полученія призовыхъ денегъ построилъ въ Россіи *) парусное судно, стоимостью не ниже призовой суммы. Такимъ образомъ это позволяло лицу, взявшему призъ, вполнѣ свободно строить судно въ Россіи, не стѣсняя его никакими другими условіями.

Идя на встрѣчу упорядоченію, а главное удешевленію постройки судовъ въ яхтъ-клубской мастерской, Комитетъ рѣшилъ разстаться съ мастеромъ Г. Раттуромъ, неисполнявшимъ обыкновенно въ срокъ заказы, затягивая при этомъ представленіе счетовъ, и бравшимъ очень дорогія цѣны при довольно неудачной въ послѣднее время работѣ. При этомъ Комитетомъ принималась во вниманіе и удивительная косность и неподвижность Раттура въ самыхъ пріемахъ работы, безъ всякаго намека на прогрессъ.

Новый контрактъ на 3 года, при арендной платѣ 550 р. въ годъ, Комитетъ заключилъ съ Карломъ Мюленталемъ, пробывшимъ нѣсколько лѣтъ въ судостроительныхъ мастерскихъ Европы и Америки. Передъ сдачей мастерской Мюленталю, послѣдняя была Клубомъ капитально отремонтирована.

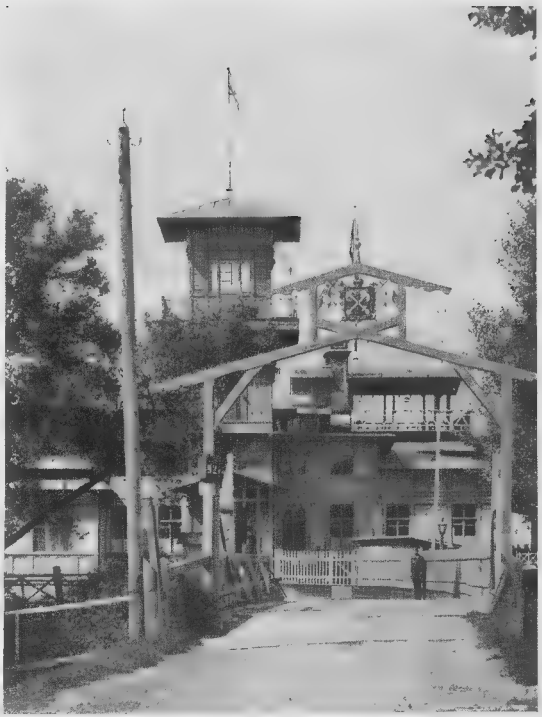
Развитіе за послѣднее время паруснаго спорта, выразившееся между прочимъ и въ нарожденіи новыхъ яхтъ-клубовъ въ Петербургѣ, заставило Рѣчной Яхтъ-Клубъ обратить вниманіе на упорядоченіе вообще паруснаго дѣла въ столицѣ и согласованіе интересовъ отдѣльныхъ ея яхтъ-клубовъ въ общихъ вопросахъ. Въ то время каждый изъ клубовъ имѣлъ свои гоночныя правила, особыя раздѣленія судовъ на классы, различные учеты времени. Дни гонокъ одного клуба зачастую совпадали съ днями гонокъ другого. Въ виду этого Рѣчной Яхтъ-Клубъ по иниціативѣ Вице-Командора Г. А. Донберга обратился къ СПБ. Парусному Кружку и Невскому Яхтъ-Клубу съ предложеніемъ образовать Соединенную Гоночную Комиссію изъ своихъ представителей для разсмотрѣнія вопросовъ общаго характера, имѣющихъ одинаково важное для всѣхъ этихъ клубовъ значеніе, какъ-то: распредѣленіе гоночныхъ дней, выработка общихъ правилъ гонокъ и пр.

Эта «Соединенная Гоночная Комиссія»,—какъ-бы зачатокъ будущаго гоночнаго союза,—вскорѣ собралась и начала энергично работать, такъ какъ

*) Не считая Финляндіи.

предложеніе Рѣчного Яхтъ-Клуба встрѣтило у всѣхъ полное сочувствіе. Вмѣстѣ съ этимъ, тогда же было отпечатано общее для всѣхъ трехъ указанныхъ яхтъ-клубовъ росписаніе парусныхъ гонокъ въ С.-Петербургѣ, а затѣмъ Комиссія приступила и къ выработкѣ гоночныхъ правилъ.

Стремленіе Рѣчного Яхтъ-Клуба къ упорядоченію всѣхъ сторонъ клубской жизни и приведенію ихъ къ современному уровню и положенію не ограничилось лишь гоночною стороною дѣла, но коснулось вслѣдъ за образованіемъ Соединенной Гоночной Комиссіи еще важнаго вопроса о формѣ одежды членовъ Рѣчного Яхтъ-Клуба.



Входъ въ новое зданіе СПБ. рѣчного Яхтъ-Клуба.

Эта форма казалась довольно устарѣвшею и мало отвѣчающею современнымъ вкусамъ яхтсменовъ. Общее желаніе было имѣть форму одежды по образцу заграничныхъ клубовъ, уже введеную въ Невскомъ Яхтъ-Клубѣ и въ Екатерининскомъ Яхтъ-Клубѣ въ Одессѣ. Поэтому Комитетомъ было возбуждено надлежащее ходатайство и къ навигаціи 1898 года новая форма была уже утверждена и прежніе вицъ-мундиры Командора и Вице-Командора съ кортиками на боку и сюртуки дѣйствительныхъ членовъ по образцу военныхъ моряковъ отошли въ область клубской исторіи.

Разрабатывая въ теченіе 1897 года цѣлый рядъ важныхъ вопросовъ общеспортивнаго характера, Яхтъ-Клубъ не оставался чуждъ къ событіямъ, касающимся внутренней его жизни.

Такъ, 21 августа Яхтъ-Клубъ въ своихъ стѣнахъ праздновалъ 50-лѣтіе службы во флотѣ своего Командора вице-адмирала П. Н. Назимова, исполнившееся 18 августа. Любовь членовъ Клуба къ своему достоуважаемому

Командору выразилась особенно ярко на этомъ юбилеѣ. Подписка на празднество дала 1023 р. Въ самый день юбилея особая депутація отъ Яхтъ-Клуба, во главѣ съ Вице-Командоромъ принесла поздравленіе юбиляру отъ членовъ Клуба, выраженное въ особомъ, художественно исполненномъ членомъ Яхтъ-Клуба В. Н. Клагесомъ адресѣ, а 21 августа въ помѣщеніи Клуба данъ былъ въ честь Павла Николаевича банкетъ при большомъ стеченіи членовъ Клуба, и ихъ гостей, а также при участіи и другихъ петербургскихъ яхтъ-клубовъ: Невскаго, Шуваловскаго, СПБ. Паруснаго Кружка, Гребного Общества и Arrow Boat Club'a. Нечего и говорить про роскошное убранство зала Клуба, его фасада, про блестящую иллюминацію Клуба тысячью разноцвѣтныхъ огней. Долгими несмолкаемыми апплодисментами всѣхъ присутствовавшихъ былъ встрѣченъ пріѣхавшій вмѣстѣ съ супругою юбиляръ и ему была поднесена тутъ же Вице-Командоромъ на память отъ членовъ Клуба художественной работы ваза. Все празднество отличалось особымъ оживленіемъ и затянулось до очень позднихъ часовъ.

Далѣе Яхтъ-Клубъ принималъ довольно дѣятельное участіе въ 25-лѣтнемъ юбилеѣ Рижскаго Гребного Клуба, представленный тамъ своимъ Командоромъ П. Н. Назимовымъ и пославши четверку своихъ гребцовъ на гонки, о чемъ уже упоминалось выше.

11 января 1897 года былъ устроенъ впервые въ Яхтъ-Клубѣ вечеръ «Елка», собравшій въ Клубъ многочисленное общество и давшій чистой прибыли — 119 р. 5 коп.; этотъ вечеръ отличался неподдѣльнымъ оживленіемъ и семейною простотою.

Наконецъ 3 февраля состоялся въ залѣ Павловой первый зимній балъ Рѣчного Яхтъ-Клуба. Благодаря умѣлому руководству устроителей бала Шварца, Ф. и Г. Мюллеровъ, Г. Е. Мюллера, Д. Рустергольца, Э. Миттельбергера, В. Габерцетеля, а также г-жъ Сандерсъ, Блоккъ и Мальмгренъ, это былъ одинъ изъ удачнѣйшихъ баловъ сезона. Художественно декорированный залъ былъ переполненъ множествомъ избранной публики, отъ души веселившейся. Балъ этотъ оказался весьма удачнымъ и въ матеріальномъ отношеніи; прибыль отъ него за покрытіемъ всѣхъ очень значительныхъ расходовъ на много превзошла ожиданія устроителей и вмѣсто предполагаемыхъ около 200 рублей чистой прибыли было получено 503 р. 22 к.

1898.

Чѣмъ дальше приходится удаляться въ очеркѣ дѣятельности С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба отъ года его основанія, тѣмъ чаще и чаще, чуть не ежегодно, становится необходимымъ говорить о потерѣ Клубомъ

Группа членовъ С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба 13 сентября 1898 года

П. Виноградовъ, В. Рейсъ, Пира, С. Раттуръ,
В. Линдеманъ, В. Фанъ-деръ-Флитъ, В. Эвальдъ, Петерсонъ, Тиландеръ,
Л. Габерцетель, Г. Викель, Г. Букешинъ, Д. Сандерсъ,
Секретарь
К. Мюленталь, А. Блумъ, А. Никитинъ, Р. Мальмгренъ II, Н. Васильевъ, В. Шварцъ, А. Мюзеръ,
Ретгенъ, И. Глушковъ, Г. Донбергъ, П. Назимовъ, Д. Маршаловъ, Э. Ломачъ.

своихъ членовъ, составлявшихъ нѣкогда его силу и славу, тѣхъ работниковъ и двигателей воднаго спорта, которыми держится всякое подобное Клубу учрежденіе.

Въ 1898 году Рѣчной Яхтъ-Клубъ снова лишился одного изъ видныхъ своихъ дѣятелей, много способствовавшаго развитію паруснаго дѣла въ Яхтъ-Клубѣ, Эдвина Людвиговича Биндемана.

Покойный съ 1873 года, т. е. въ продолженіе 25-ти лѣтъ состоялъ безпрерывно членомъ Яхтъ-Клуба и не одинъ разъ былъ членомъ его Комитета. Онъ и умеръ, занимая эту должность. Будучи выдающимся спортсменомъ, душою преданнымъ парусному спорту, и однимъ изъ лучшихъ рулевыхъ въ Клубѣ, Эдвинъ Людвиговичъ своимъ знаніемъ и примѣромъ воодушевлялъ своихъ товарищей-сочленовъ, развивая въ нихъ охоту и любовь къ парусному дѣлу. Число судовъ, которыми владѣлъ Э. Л. Биндеманъ, было огромно. Въ его рукахъ они достигали наибольшаго успѣха, а многіе были прямо выдающимися. Только современники могутъ сказать, сколько новыхъ яхтсменовъ народилось благодаря этимъ яхтамъ и Э. Л. Биндеману.

1898 годъ особенно памятенъ яхтъ-клубистамъ благодаря участію Клуба въ празднованіи 25-тилѣтняго юбилея Выборгскаго Паруснаго Общества и въ пріуроченныхъ къ этому празднеству гонкахъ на кубки Кази и Русанова. Прежде однако, чѣмъ говорить объ этихъ состязаніяхъ, надо упомянуть о слѣдующемъ замѣчательномъ фактѣ, тѣсно связаннымъ съ ними.

Рѣшивъ вызвать выборжцевъ на состязаніе на кубокъ Кази въ этомъ году, Комитетъ Клуба весьма затруднялся въ выборѣ яхты, могущей съ честью поддержать флагъ Яхтъ-Клуба въ этомъ единоборствѣ. Наличный составъ судовъ, которыхъ можно было бы послать на эти гонки, казался слабымъ, не могущимъ выдержать конкурренціи съ предполагаемымъ могучимъ выборгскимъ соперникомъ «Вендеттой», побѣдительницей уже въ то время во многихъ выдающихся гонкахъ. Приходилось или строить новую яхту, или выписывать изъ Англіи. Но постройка яхты являлась дѣломъ всетаки сомнительнымъ и гадательнымъ въ смыслѣ гоночнаго успѣха. Поэтому Комите-

Тендеръ „Лилитъ“ А. Демидова князя Санъ-Донато.

томъ, по уполномочію Общаго Собранія, была выписана изъ Англіи гоночная яхта «Гвендолинъ» въ 3,27 балла гоночной силы, постройки Сиббика въ Коусѣ 1897 года. Комитетъ остановился, по предложенію названнаго строителя, на этой именно яхтѣ, какъ на яхтѣ, взявшей наибольшее число призовъ въ своемъ разрядѣ въ 1897 г. и вполнѣ соотвѣтствующей правиламъ для состязаній на кубокъ Кази, а кромѣ того весьма подходящей и по цѣнѣ къ той суммѣ денегъ, которую можно было затратить на этотъ предметъ. Для пріобрѣтенія яхты была устроена подписка на паи, по 10 р. каждый, и подписка эта дала 2400 р. Яхта же съ провозомъ и таможенными расходами обошлась Клубу въ 3303 р. 56 к. и потому недостающую сумму должно было покрыть то лицо, которому она досталась бы по жребію при ея розыгрышѣ. Таковымъ-то и оказался при тиражѣ паевъ 10 августа 1898 г. членъ Клуба А. Ф. Мертенсъ.

По прибытіи яхты въ Петербургъ и приведеніи ея въ полный порядокъ въ совмѣстномъ засѣданіи Комитета и нѣкоторыхъ изъ членовъ Яхтъ-Клуба и парусниковъ были избраны три кандидата въ рулевые для гонки на кубокъ Кази, Я. Л. Фансмитъ, И. И. Бергманъ и А. Ф. Мертенсъ. Но такъ какъ двое послѣднихъ просили освободить ихъ отъ этого порученія, то Комитету оставалось просить Я. Л. Фансмита, какъ одного изъ опытнѣйшихъ рулевыхъ Яхтъ-Клуба, взять на себя управленіе «Гвендолиномъ» на предстоящей гонкѣ, на что и было получено его согласіе.

„Гвендолинъ“ А. А. Трейберга, **„Перкунъ“** гр. Берга.

«Гвендолинъ» прибылъ въ Выборгъ вмѣстѣ съ цѣлой эскадрой яхтъ Рѣчного Яхтъ-Клуба, отправившихся на юбилей Выборгскаго Паруснаго Общества, въ такомъ составѣ: «Гарри» Вице-Командора Донберга, «Первенецъ», «Исультъ» А. Мертенса, «Нэнъ» Фансмита, «Лилитъ» А. Демидова, «Юнона»

Г. Блокка, «Гупу» А. Лесснера, «Ольга» Н. Герасимова, «Моретта» А. Гонценбаха, «Жучекъ» В. Эвальда, «Метеоръ» С. Воробьева, и «Жирофля» И. Бергмана. Очень много членовъ Яхтъ-Клуба кромѣ того отправилось въ Выборгъ по желѣзной дорогѣ. Всѣмъ хотѣлось принести поздравленіе Выборгскому Парусному Обществу въ знаменательный день его 25-лѣтняго юбилея, въ виду той тѣсной дружбы и единенія, которыя существовали уже съ давнихъ поръ между Яхтъ-Клубомъ и этимъ Обществомъ.

Юбилейныя торжества по программѣ продолжались нѣсколько дней. На большомъ юбилейномъ обѣдѣ Вице-Командоръ Рѣчного Яхтъ-Клуба Г. А. Донбергъ передалъ Командору Выборгскаго Паруснаго Общества въ память юбилея художественной работы кубокъ отъ С.-Петербургскаго Рѣчного Яхтъ-Клуба, сказавъ при этомъ соотвѣтственное привѣтствіе на русскомъ и шведскомъ языкахъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ Командору Выборгскаго Общества А. А. Бергу, какъ почетному члену Рѣчного Яхтъ-Клуба былъ переданъ шелковый флагъ почетнаго члена Клуба въ особомъ изящной работы ящикѣ.

Тендеръ „Ленора“ Н. Н. Шлейфера.

Какъ уже извѣстно, по случаю юбилея Выборгскимъ Обществомъ былъ устроенъ цѣлый рядъ гонокъ, съ 11 по 23 іюня, въ томъ числѣ на кубки Кази, Русанова и Sportklubbens pokal. Гонки на оба петербургскіе кубка окончились неудачею для С.-Петербургскаго Рѣчного Яхтъ-Клуба. Въ первой гонкѣ «Гвендолинъ» проигралъ «Геррику», шедшему подъ управленіемъ Г. Гакмана, главнымъ образомъ благодаря громадному учету въ 17 м. 40 с.; а во второй яхты Рѣчного Яхтъ-Клуба «Лилитъ», «Исультъ», «Гвендолинъ» и «Нэнъ» уступили первенство бывшему своему товарищу по Клубу, а теперь выборгской яхтѣ «Ивоннъ» г. Экстрема, которая и сохранила Русановскій кубокъ Выборгскому Обществу. Въ этой гонкѣ былъ выданъ между прочимъ второй призъ большому тендеру

«Ленора» Н. Н. Шлейфера, какъ показавшей наилучшее абсолютное время и занявшей во всей гонкѣ второе мѣсто.

За то въ послѣдней большой юбилейной гонкѣ яхты Рѣчного Клуба свободно вышли побѣдительницами надъ своими финляндскими конкуррентками, взявъ первый и второй призы («Лилитъ» и «Исультъ»), и оставивъ «Ивоннъ» лишь послѣднее мѣсто, такъ какъ третій призъ получила абосская яхта «Маріатта» Г. Линдблюма.

Пребываніе членовъ С.-Петербургскаго Рѣчного Яхтъ-Клуба въ Выборгскомъ Парусномъ Обществѣ, благодаря гостепріимству и радушію выборжцевъ, оставило во всѣхъ нихъ самое отрадное впечатлѣніе.

Отголоскомъ этихъ празднествъ явился визитъ Рѣчному Яхтъ-Клубу финляндскихъ яхтъ, прибывшихъ изъ Выборга 4 іюня вмѣстѣ съ петербургскими яхтами. Въ Яхтъ-Клубъ пришли абосская яхта «Маріатта» съ Вице-Командоромъ Линдблюмомъ и г.г. Даммертъ, Стенбекъ и Гендренъ, нюландскія яхты «Тельма» Эриксона и «Сингоалла» Эстландера и выборгскія «Каринъ» съ Г. Голинъ съ супругою и «Маргитъ» съ г.г. Галлэнъ и Михайловымъ. Всѣ упомянутые члены финляндскихъ парусныхъ обществъ оставались въ Яхтъ-Клубѣ около недѣли, найдя пріютъ частью на своихъ яхтахъ, частью въ самомъ помѣщеніи Клуба. Въ день ихъ пріѣзда въ Клубѣ были устроены иллюминація и общій ужинъ съ музыкою, а на другой день—прогулка на пароходѣ «Первенецъ» въ Петергофъ. Пріемомъ гостей распоряжался Э. А. Ломачъ. Во время пребыванія финляндскихъ гостей Яхтъ-Клубъ приложилъ всѣ старанія, чтобы хоть отчасти отплатить имъ за то радушіе и гостепріимство, которыя всегда встрѣчали суда Клуба и его члены при посѣщеніи финляндскихъ клубовъ, и въ особенности Выборгскаго Паруснаго Общества. По отъѣздѣ гостей было получено нѣсколько телеграммъ отъ нихъ изъ Транзунда, Або, Гельсингфорса и Выборга съ выраженіемъ Яхтъ-Клубу живѣйшей благодарности за радушный пріемъ.

Парусныя гонки Яхтъ-Клуба въ 1898 году не отличались особымъ оживленіемъ сравнительно съ предыдущими годами. Между прочимъ двѣ гонки, въ томъ числѣ и морская, не состоялись изъ-за штиля.

Важно отмѣтить то обстоятельство, что съ этого года въ Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ начали дѣйствовать новыя гоночныя правила, явившіяся результатомъ работы упомянутой выше Соединенной Гоночной Коммиссіи всѣхъ петербургскихъ яхтъ-клубовъ, которыя и просуществовали довольно долго послѣ пересмотра ихъ въ 1899 году.

Одной изъ существенныхъ особенностей новыхъ правилъ являлось постановленіе, что призы за гонки присуждались не рулевому яхты, какъ

прежде, а владѣльцу судна, какъ лицу болѣе заслуживающему поощренія въ этомъ смыслѣ.

Вмѣстѣ съ этимъ новыми правилами были установлены новые разряды судовъ крейсерскаго типа, выдѣленныхъ въ особыя группы, отдѣльно отъ гоночныхъ судовъ. Кромѣ того, тогда же было постановлено устраивать ежегодно въ концѣ іюля, по возможности на одной недѣлѣ, главныя большія гонки всѣхъ петербургскихъ парусныхъ клубовъ. Такимъ образомъ долженъ былъ получиться цѣлый рядъ интереснѣйшихъ парусныхъ гонокъ, получившій названіе «петербургской гоночной недѣли», который давалъ возможность яхтамъ иногороднихъ клубовъ участвовать въ нѣсколькихъ гонкахъ въ Петербургѣ, чѣмъ способствовалъ большему сближенію яхтъ-клубовъ и развитію паруснаго спорта, а вмѣстѣ съ тѣмъ и увеличивалъ интересъ самихъ состязаній.

Команда четверки, взявшая въ Гельсингфорсѣ почетный бокалъ имени Пайшева въ 1897 году.
Рулевой Ѳ. И. Бергманъ,
гребцы: Г. Миллеръ, В. Лидваль, С. Раттуръ, В. Шварцъ.

Переходя къ гребнымъ гонкамъ Яхтъ-Клуба, нельзя не отмѣтить, что гребцы его серьезно тренируясь, и въ этомъ году пользовались успѣхомъ на состязаніяхъ. Почетный флагъ и званіе перваго гребца Клуба было удержано и въ этомъ году за собою В. В. Шварцемъ. Не довольствуясь гонками въ петербургскихъ водахъ, команда клубскихъ гребцовъ, состоящая изъ Г. Е. Мюллера, В. Лидваля, С. Раттура и загребного В. Шварца съ Ф. И. Бергманомъ на рулѣ, участвовала 4 сентября въ гребной гонкѣ Гельсингфорскаго Гребного Клуба и взяла тамъ почетный бокалъ имени г. Пайшева, который затѣмъ и поднесла въ даръ Рѣчному Яхтъ-Клубу. Та же команда выступила въ состязаніи Гребцовъ Любителей 28 іюня въ С.-Петербургѣ и на 9 сек. побила команду Петербургскаго Гребного Общества въ разрядѣ для младшихъ гребцовъ. Въ этой же гонкѣ тѣ же гребцы Яхтъ-Клуба снова приняли участіе, впервые за 10 послѣднихъ лѣтъ, въ разрядѣ четверокъ для старшихъ гребцовъ и хотя и не

взяли приза, уступивъ первенство Англійскому Гребному Обществу «Стрѣла», но все же на 3 секунды побили четверку С.-Петербургскаго Гребного Общества.

Благодаря почетному призу-жетону имени В. Ю. Познанскаго въ настоящемъ 1898 г. сообщили въ Комитетъ о своихъ плаваніяхъ два командира яхтъ «Ольги» Н. Герасимовъ и «Жучка» В. Эвальдъ. Изъ нихъ первый, кромѣ прекрасно веденнаго вахтеннаго журнала, представилъ также еще мастерски изложенное описаніе своего плаванія. «Ольга» много плавала вдоль рѣдко посѣщаемаго клубскими яхтами южнаго берега Финскаго залива, не разъ была въ Гунгербургѣ, затѣмъ совершила переходъ моремъ въ Гельсингфорсъ, была въ Выборгѣ и Транзундѣ. Всего ею было сдѣлано за навигацію 1023 м. мили и въ большинствѣ случаевъ это все были переходы открытымъ моремъ.

Стартъ военныхъ катеровъ и вельботовъ на гонкѣ СПБ. р. Я.-К. въ 1898 г.

За это плаваніе владѣльцу яхты «Ольга» Н. Н. Герасимову былъ присужденъ Комитетомъ почетный жетонъ Почетнаго Командора В. Ю. Познанскаго. Другой такой же призъ-жетонъ отъ Яхтъ-Клуба былъ выданъ также и владѣльцу и командиру «Жучка» В. В. Эвальду, сдѣлавшему на своей яхтѣ 1291½ м. миль. «Жучекъ» плавалъ больше по финскимъ шхерамъ и заходилъ въ Койвисто, Выборгъ, Фридрихсгамнъ и Гельсингфорсъ.

Зимнее времяпрепровожденіе членовъ Яхтъ-Клуба 1898 г., помимо весьма оживленныхъ воскресныхъ утреннихъ собраній, ознаменовалось замѣчательно удачнымъ обычнымъ рождественскимъ вечеромъ «Елкой» —17 января, давшемъ 213 р. чистой прибыли, и великолѣпнымъ баломъ въ залѣ Павловой, устроеннымъ 5 декабря и привлекшимъ множество публики. Балъ этотъ, давшій 1016 р. чистой прибыли, удостоили своимъ посѣщеніемъ Управляющій Морскимъ

Министерствомъ почетный членъ Яхтъ-Клуба вице-адмиралъ П. П. Тыртовъ и много другихъ высокопоставленныхъ лицъ. Успѣхъ бала всецѣло былъ обязанъ энергіи и распорядительности его устроителей членовъ Клуба Донберга, Ломача, Шварца, Г. Е., Г. и Ф. Мюллеровъ, Рустергольца, Герасимова, Зевига, Ф. Бергмана, Блума и Годера, за что имъ отъ Общаго Собранія и была выражена впослѣдствіи благодарность.

1899.

Очеркъ жизни Рѣчного Яхтъ-Клуба за 1899 годъ опять приходится отмѣтить цѣлымъ рядомъ кончинъ его дѣятельныхъ членовъ.

Скончался въ этомъ году генералъ-адъютантъ адмиралъ Константинъ Александровичъ Посьетъ, объ участіи котораго въ дѣлахъ Яхтъ-Клуба не разъ уже отмѣчалось на страницахъ настоящаго очерка.

Умерли также въ 1899 году бывшій Командоръ Клуба В. Н. Брылкинъ и молодой энергичный членъ Клуба и членъ Комитета Мореходныхъ Классовъ В. П. Фанъ-деръ-Флитъ. Первый, какъ извѣстно, состоялъ Командоромъ съ 1878 по 1881 г.г. во время его командорства особенно процвѣтали парусныя гонки на большія морскія дистанціи и вообще это время должно быть по справедливости признано лучшимъ временемъ успѣховъ паруснаго спорта за время первой четверти вѣка жизни Яхтъ-Клуба. Владиміръ Петровичъ Фанъ-деръ-Флитъ, хотя и недавно еще состоялъ членомъ Рѣчного Яхтъ-Клуба, но энергично работалъ на пользу его процвѣтанія, будучи и членомъ Гоночной Комиссіи, и членомъ Комитета Мореходныхъ Классовъ и особенно ревностно принимая участіе въ трудахъ Соединенной Гоночной Комиссіи по разработкѣ новыхъ гоночныхъ правилъ.

Буй съ колоколомъ у Петергофа,—поворотный знакъ на парусныхъ гонкахъ СПБ. р. Я.-К.

1899 годъ по обыкновенію изобиловалъ дальними плаваніями яхтъ членовъ Клуба, изъ которыхъ опять нѣсколько сообщили Комитету описанія своихъ переходовъ, одни—въ видѣ выписокъ изъ вахтенныхъ журналовъ, а другіе—представивъ подробныя описанія плаваній.

Такъ яхта «Іернія» П. Ф. Гольцингера проплавала 50 дней и сдѣлала за это

время 1188 м. миль, побывавъ въ Коткѣ, на о. Гогландѣ, въ Гунгербургѣ, Гельсингфорсѣ, Гангэ, Бергхамнѣ, Маріехамнѣ, Стокгольмѣ и Сандхамнѣ. Далѣе «Жучекъ» В. В. Эвальда совершилъ свои обычныя странствованія по финскимъ шхерамъ и побывалъ въ Гунгербургѣ, сдѣлавъ 1604 м. мили онъ заходилъ въ такія мѣста въ шхерахъ, въ которыхъ не бывало ни одной еще яхты Рѣчного Яхтъ-Клуба. В. В. Эвальдомъ во время его плаванія былъ открытъ цѣлый рядъ интересныхъ стоянокъ и много фарватеровъ. Наконецъ представилъ интереснѣйшее описаніе своего плаванія на яхтѣ «Раннъ» Р. В. Бутцъ, посѣтившій Выборгъ, Котку, Ловизу, Гельсингфорсъ и Гангэ.

Насколько увлекательными являлись дальнія плаванія для членовъ Яхтъ-Клуба, съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе отдававшихся этой сторонѣ паруснаго спорта, видно изъ слѣдующихъ заключительныхъ строкъ послѣдняго приведеннаго здѣсь описанія, сдѣланнаго горячимъ поборникомъ крейсерскихъ плаваній Р. В. Бутцомъ:

«Подводя итогъ своему плаванью, я не могу не остаться довольнымъ имъ. Правда, первые дни пришлось перенести разныя невзгоды, но отъ всего этого чувствовался извѣстный подъемъ духа и желаніе испытать дальнѣйшее удовольствіе только возрастало. Плаванье въ шхерахъ принято считать серьезнымъ и небезопаснымъ. Пользуясь спеціальными картами, хорошимъ биноклемъ и надежнымъ компасомъ, яхтѣ «Раннъ» удалось преодолѣть всѣ трудности, не прибѣгая къ помощи лоцмана. Конечно не обошлось безъ приключеній, мы попали на подводную скалу, терпѣли жажду отъ недостатка прѣсной воды, перенесли сильную двѣнадцати часовую морскую качку и прочее, но только такимъ крейсерствомъ и можно пріобрѣсти извѣстную опытность и право считать себя морякомъ, любителемъ. Дальнее плаванье имѣетъ свои неудобства, но и несомнѣнныя преимущества, такъ какъ настоящая походная жизнь имѣетъ свои прелести. Это прекрасный способъ закалить себя, развить выносливость и пренебреженіе къ сомнительнымъ благамъ изнѣженной столичной жизни. Кто любитъ природу, кто счастливъ въ общеніи съ нею,

Частная шлюпка-четверка на народной гонкѣ СПБ. р. Я.-К.

для того ничего не можетъ быть лучшаго, какъ плаванье между безчисленными, живописными островками финскихъ шхеръ. Глазъ не насытится, любуясь постоянно мѣняющимся видомъ моря, неба и суши, картиною вѣчно другою при восходѣ и при заходѣ солнца или при таинственномъ освѣщеніи сѣверной бѣлой ночи. Царитъ безмолвная тишина, прерываемая только шумомъ волнъ, разбивающихся о скалистые берега, голосомъ водяной птицы, да изрѣдка голосомъ человѣка. Кто ищетъ отдыха и уединенія, тотъ не найдетъ лучшаго убѣжища, чѣмъ здѣсь, вдали отъ суеты мірской, среди простодушныхъ мирныхъ обывателей. И такъ, да здравствуетъ благородный и здоровый водяной спортъ и крейсерство въ частности!»

Кромѣ дальнихъ плаваній отдѣльныхъ яхтъ въ 1899 году состоялись еще двѣ совмѣстныхъ прогулки. Одна въ Бьеркэ-Зундъ, наканунѣ Троицина дня, 6 іюня, на два праздника. Эскадра составилась изъ 13 яхтъ: «Первенецъ», «Гарри», «Исультъ», «Ленора», «Сирена», «Моретта», «Утѣха», «Іернія», «Метеоръ», «Другиня», «Жучекъ», «Лицци» и «Гупу». Прогулка эта удалась какъ нельзя болѣе, хотя суда и встрѣтили въ морѣ свѣжіе вѣтры, господствовавшіе въ томъ году въ Финскомъ заливѣ въ первой половинѣ іюня.

Вторая совмѣстная прогулка состоялась 29 августа въ видѣ эскадреннаго плаванья на Лисій Носъ. Въ немъ приняло участіе до 15 судовъ, считая въ томъ числѣ и 3 яхты Петербургскаго Паруснаго Клуба. По дорогѣ на Лисій Носъ суда по сигнализаціи съ флагманскаго судна, которымъ была яхта избрана «Гарри» Вице-Командора Г. А. Донберга, продѣлали въ полномъ порядкѣ нѣсколько эволюцій. На Лисьемъ Носѣ состоялся общій завтракъ на вольномъ воздухѣ, послѣ котораго вся эскадра отплыла, по способности, въ гавань Яхтъ-Клуба.

Царившее въ Яхтъ-Клубѣ въ теченіе всего лѣта общее оживленіе отразилось и на парусныхъ гонкахъ. Помимо програмныхъ гонокъ въ этомъ году состоялись три экстренныхъ фигурныхъ гонки для судовъ первыхъ двухъ классовъ противъ Яхтъ-Клуба по понедѣльникамъ. На этихъ гонкахъ суда должны были продѣлать довольно сложныя, придуманныя Вице-Командоромъ, фигуры, огибая поворотные знаки на оверштагъ и фордевиндъ. Гонки эти, привлекшія значительное число

Почетный членъ СПБ. р. Я.-К. **М. Г. Пффеферъ**, лучшій гребецъ Клуба на байдаркѣ.

участниковъ, представили очень красивую картину и видимо заинтересовали большинство членовъ Клуба. Вообще же всѣ парусныя гонки сезона привлекли къ участію 133 судна—число, какого еще не бывало въ лѣтописяхъ Яхтъ-Клуба. На большой же гонкѣ, 18 іюля, которой начиналась петербургская гоночная недѣля, принимали участіе яхты Выборгскаго Паруснаго Общества и Эстляндскаго Морского и Шуваловскаго Яхтъ-Клубовъ, не считая конечно трехъ клубовъ петербургскихъ.

Очень оживленно прошли и гребныя гонки; на этотъ разъ почетный флагъ и званіе перваго гребца выигралъ С. Г. Ратгуръ въ ожесточенной борьбѣ съ прежнимъ носителемъ этого званія В. В. Шварцемъ. Гребцы Яхтъ-Клуба В. Шварцъ, С. Раттуръ, Г. Мюллеръ, В. Лидваль, Э. Лидваль и Л. Россъ, съ рулевыми Ф. Бергманомъ и Ф. Шрадеромъ съ успѣхомъ выступали на юбилейной гонкѣ С.-Петербургскаго Гребного Общества и Шуваловскаго Гребного Кружка «Фортуна», устроенной этими обществами совмѣстно 26 іюня, равно и на состязаніи гребцовъ-любителей 27 іюня. Въ первомъ состязаніи они были первыми въ трехъ разрядахъ, а во второмъ—въ двухъ.

1899 годъ долженъ быть особо отмѣченъ въ исторіи Яхтъ-Клуба. Въ этомъ году осуществились наконецъ давнишнія надежды яхтъ-клубистовъ. Выписанная въ прошломъ году изъ Англіи яхта «Гвендолинъ» не обманула на этотъ разъ возлагаемыхъ на нее упованій и 1/13 августа былъ впервые отбитъ отъ Выборгскаго Паруснаго Общества дорогой для Рѣчного Яхтъ-Клуба кубокъ Кази, еще пять лѣтъ тому назадъ отнятый выборжцами отъ Рѣчного Яхтъ-Клуба. На этотъ разъ А. Ф. Мертенсу, нѣсколько уже разъ боровшемуся за этотъ кубокъ и шедшему нынѣ рулевымъ на «Гвендолинѣ», имѣя въ командѣ И. И. Бергмана, владѣльца «Гвендолина» А. А. Трейберга и трехъ матросовъ, удалось побить знаменитую выборгскую яхту «Вендетту», шедшую подъ управленіемъ Гарри Валя. За эту побѣду Общее Собраніе 2 августа постановило выразить какъ владѣльцу судна А. А. Трейбергу, такъ и А. Ф. Мертенсу и И. И. Бергману искреннюю признательность всего общества.

Близко было для Рѣчного Яхтъ-Клуба и отбитіе другого кубка, Русановскаго, такъ какъ изъ участвовавшихъ трехъ его яхтъ, «Исульта», «Гвендолина» и «Гупу», первый лишь на 3 сек. проигралъ это состязаніе нюландской яхтѣ «Сингоалла» Г. Эстляндера и то лишь благодаря тому, что давалъ побѣдительницѣ огромный учетъ; абсолютно же «Исультъ» очень далеко ушелъ отъ всѣхъ своихъ конкуррентовъ и до конца гонки положительно невозможно было сказать, за кѣмъ останется побѣда. Только при производствѣ учета выяснилась сказанная незначительная разница.

Члены СПБ. р. Я.-К.
Н. Н. Шлейферъ, Е. А. Кунъ, Д. Д. Маршаловъ.

Хотя лѣтній сезонъ проходилъ очень оживленно въ спортивной своей части, но гостей на семейно-танцовальныхъ вечерахъ по понедѣльникамъ было значительно менѣе предыдущихъ лѣтъ и вообще число ихъ стало годъ отъ году уменьшаться. У Комитета явилась даже мысль объ упраздненіи этихъ традиціонныхъ клубскихъ «понедѣльниковъ», но потомъ въ видѣ опыта было постановлено продлить лѣтніе семейно-танцовальные вечера еще на нѣкоторое время. До этого времени «понедѣльники» Яхтъ-Клуба не только привлекали танцующую молодежь, отъ души веселящуюся и знакомившуюся съ Клубомъ и его хозяевами-членами, но были единственнымъ днемъ въ недѣлѣ, когда въ его помѣщеніи можно было встрѣчаться всѣмъ его главнымъ дѣятелямъ вмѣстѣ и побесѣдовать по различнымъ интересующимъ ихъ вопросамъ. Жалко было поэтому порѣшить окончательно съ этими вечерами!

Длинное зимнее время скрашивалось по обыкновенію буернымъ катаньемъ и катаньемъ съ горъ.

Кромѣ этихъ обычныхъ зимнихъ развлеченій и занятій въ этомъ году, по мысли Вице-Командора Г. А. Донберга, съ ноября мѣсяца были организованы особые курсы навигаціи, астрономіи, морской практики и лоціи. Лекторами приглашены были преподаватели: Морского Кадетскаго Корпуса капитанъ 1 ранга Д. М. Коптевъ и Мореходныхъ Классовъ капитанъ Д. М. Гончаровъ. Лекціи происходили въ Морскомъ Музеѣ. два, три, а иногда и 4 раза въ мѣсяцъ съ ноября по апрѣль. Желающихъ слушать курсы, за которые была установлена плата по 10 р. съ каждаго лица, явилось свыше 30 лицъ, преимущественно членовъ Яхтъ-Клуба, хотя было нѣсколько слушателей и изъ С.-Петербургскаго Паруснаго Клуба. Лекціи эти являлись интереснымъ и полезнымъ занятіемъ для членовъ Клуба, знакомя ихъ съ тѣми необходимыми знаніями, которыми долженъ обладать каждый морякъ, хотя бы и любитель.

1899 годомъ закончилось сорокалѣтнее существованіе Рѣчного Яхтъ-Клуба и онъ вступилъ въ пятый десятокъ своей жизни.

Девяностые годы въ клубской исторіи внесли съ собою много весьма существенныхъ перемѣнъ.

Весь Клубъ за это время измѣнилъ, такъ сказать, свою физіономію. Почти совсѣмъ исчезли старые англійскіе тендера съ прямыми форштевнями; только старикъ «Коіноръ» и болѣе молодая «Ольга» напоминали о минувшемъ времени. За-то появились новые типы судовъ гоночныя яхты, у которыхъ обращалось огромное вниманіе на постройку, легкость вооруженія. Никому прежде и въ голову не приходило, что можно строить яхты съ такою тонкою обшивкою, съ такими тонкими шпангоутами, какіе стали входить въ употребленіе въ концѣ девяностыхъ годовъ. Позднѣе появились гоночныя яхты съ бульбъ-килями, отличавшіяся замѣчательными крѣпленіями и крутостью хода въ бейдевиндъ. Совершенно измѣнились и самыя состязанія и гоночныя правила. Были введены летучіе старты, когда яхты начинали гонки почти одновременно, вмѣсто былого получасового прохожденія. Взамѣнъ прежнихъ многочисленныхъ гонокъ для отдѣльныхъ разрядовъ судовъ стало устраиваться три-четыре большихъ гонки для судовъ всѣхъ разрядовъ и иногда случалось, что въ гонкахъ этихъ участвовало 40 50 яхтъ, представлявшихъ собою замѣчательную по красотѣ картину.

Къ 1900 году окончательно опредѣлился и самъ характеръ С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба, какъ клуба спеціально паруснаго. Невозможность конкурировать съ клубами исключительно гребными, которыхъ въ девятидесятыхъ годахъ насчитывалось въ С.-Петербургѣ уже три, стала выказываться все сильнѣе и сильнѣе. Не смотря на появлявшихся въ это время въ Яхтъ-Клубѣ сильныхъ гребцовъ, какъ М. Кузнецовъ, В. Шварцъ. С. Раттуръ и другіе, становилось ясно, что на самомъ дѣлѣ все это лишь скорѣе будущіе парусники, чѣмъ гребцы. Большія гребныя гонки, бывшія когда-то главнымъ лѣтнимъ праздникомъ въ Клубѣ, стали составляться по преимуществу изъ разрядовъ для частныхъ шлюпокъ и военныхъ вельботовъ, а гребцы Клуба участовали много въ одномъ или двухъ разрядахъ.

Совершенно также прекратились совмѣстныя гребныя прогулки членовъ Клуба представлявшія когда-то одно изъ любимыхъ удовольствій Почетнаго Командора Василія Юрьевича Познанскаго.

За-то какъ распространились теперь такъ называемыя, дальнія плаванья судовъ Яхтъ-Клуба и совмѣстныя, и одиночныя. Плаванье въ Стокгольмъ уже перестало быть диковиннымъ для нашихъ яхтсменовъ и не удивляло уже клубскую публику и такихъ плаваній бывало иногда по нѣскольку въ лѣто.

Верхняя гавань С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба въ 1899 году.

„Гупу“. „Гвендолинъ“. „Жирофля“. „Силь“.

Въ шхеры, въ Гельсингфорсъ, ходили совсѣмъ небольшія, даже некаютныя яхты, какъ напримѣръ «Бабеттъ» въ 1900 г.

Побѣды надъ иногородними яхтами стали все учащаться и конкурренція съ финляндскими клубами становилась съ каждымъ годомъ все интереснѣе и успѣшнѣе.

Кубокъ Кази былъ отбитъ отъ Выборжцевъ и уже два года находился въ Яхтъ-Клубѣ.

Измѣнился за четвертое десятилѣтіе, такъ сказать, и наружный видъ членовъ Клуба: измѣнилась ихъ форма одежды, 28 лѣтъ остававшаяся безъ перемѣнъ. Теперь стали исторической рѣдкостью прежнія клубскія фуражки съ двумя золотыми галунами и старые сюртуки съ золотыми пуговицами.

Исчезли красивые вицъ-мундиры командора и вице-командора со жгутовыми золотыми погонами и морскими кортиками. Ихъ замѣнили скромные темносиніе пиджаки съ черными пуговицами съ гербомъ Клуба и синія фуражки со значкомъ Клуба на околышѣ. Новая форма была вполнѣ схожа съ яхтъ-клубскими формами Европы и Америки, отличаясь отъ нихъ лишь фасономъ фуражекъ.

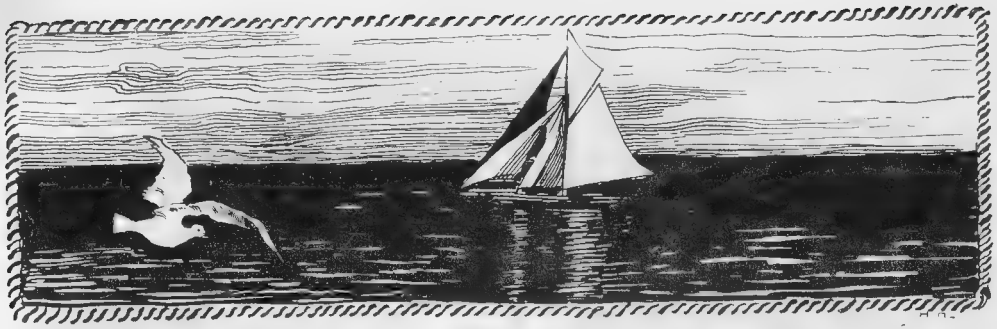
Измѣнилось, наконецъ, за разсматриваемый періодъ времени и самое помѣщеніе Клуба, т. е. лѣтняя его дача, флигель и гавань. Вмѣсто прежняго, 30 лѣтъ существовавшаго стараго дома, съ его командорскою комнатою и такъ любимой старыми яхтъ-клубистами длинной буфетной галлереей, со старымъ кегельбаномъ и билліардомъ, послѣ пожара 1894 года появилось новое красивое зданіе, гораздо большее по размѣрамъ, чѣмъ раньше, хотя быть можетъ и не столь уютное и удобное, какъ прежнее. Появился и новый флигель съ лѣтними комнатами для членовъ.

Самъ Клубъ разросся и занималъ по длинѣ рѣки чуть не полъ версты, представляя изъ себя огромное, сложное хозяйство. Сараи для шлюпокъ, для яхтъ, мастерская съ эллингомъ, кузница, подъемный мортоновскій эллингъ для судовъ, цѣлая система боновъ и пристаней въ гавани, матросская кухня, прачешная, ледяныя горы —все это было сложной клубской машиной, дѣлавшей свое дѣло и двигавшей все впередъ и впередъ С.-Петербургскій рѣчной Яхтъ-Клубъ.

Не измѣнились лишь общій духъ и направленіе Рѣчного Яхтъ-Клуба, такъ твердо привитые ему его незабвеннымъ основателемъ В. Ю. Познанскимъ. Неуклонно помнили члены Клуба основной завѣтъ своего Почетнаго Командора и при всѣхъ начинаніяхъ на пользу воднаго спорта и Клуба всегда проявляли дружную общую работу, держа высоко честь родного флага.

Поэтому-то, не смотря на новые образовавшіеся къ началу девятидесятыхъ годовъ парусные и гребные клубы и общества въ столицѣ, С.-Петер-

бургскій рѣчной Яхтъ-Клубъ продолжалъ во всѣхъ своихъ частяхъ неизмѣнно рости и возвышаться и послѣ нѣкотораго застоя и неопредѣленнаго положенія 1891 1893 г.г. всѣ элементы клубской жизни начинаютъ непрерывно рости и къ 1900 году число членовъ достигаетъ крупной цифры 362, а судовъ—186, оборотъ же за 1899 годъ равняется 23067 рублямъ.



1900—1909.

1900.

Въ этомъ году истекало 40 лѣтъ со дня основанія Яхтъ-Клуба и послѣдній вступалъ въ пятое десятилѣтіе своего существованія, потому 1900 годъ являлся въ нѣкоторомъ родѣ юбилейнымъ. День основанія Клуба, 14 марта, было рѣшено отпраздновать особымъ образомъ и традиціонный обѣдъ въ этотъ день выходилъ изъ ряда обыкновенныхъ.

Передъ самымъ обѣдомъ было отслужено благодарственное молебствіе, а затѣмъ состоялось Общее Собраніе, на которомъ Командоръ П. Н. Назимовъ, поздравивъ членовъ Клуба съ благополучнымъ окончаніемъ сорока навигацій, сообщилъ высоко радостную вѣсть о принятіи съ Высочайшаго соизволенія Государемъ Наслѣдникомъ и Великимъ Княземъ Михаиломъ Александровичемъ званія Почетнаго Члена Яхтъ-Клуба. Одновременно съ этимъ Его Императорское Высочество соблаговолилъ ежегодно жертвовать по 200 рублей на призы на парусныя гонки.

Въ этомъ же году званіе почетнаго члена Яхтъ-Клуба соизволилъ также принять еще одинъ членъ Августѣйшей Семьи Его Императорское Высочество Великій Князь Кириллъ Владиміровичъ.

На томъ же Общемъ Собраніи, 14 марта, были выбраны въ почетные члены Министръ Путей Сообщенія князь М. И. Хилковъ, затѣмъ, по принятому въ Яхтъ-Клубѣ обычаю, старѣйшій ко дню сорокалѣтія Клуба изъ дѣйствительныхъ его членовъ Андрей Константиновичъ Сторре, состоявшій членомъ

Почетный Членъ СПБ. р. Я.-К.
М. Г. Пфефферъ.

съ 1863 г., и наконецъ Максимъ Густавовичъ Пфефферъ. Этимъ послѣднимъ избраніемъ Общее Собраніе желало почтить своего выдающагося представителя, какъ въ парусномъ, такъ и въ гребномъ спортѣ, насчитывающаго 27 лѣтъ непрерывной, неутомимой активной дѣятельности въ С.-Петербургскомъ рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ, и обладателя большинства призовъ за парусныя и гребныя гонки.

На большой торжественный обѣдъ, на которомъ присутствовали и явившіеся съ поздравленіями представители разныхъ спортивныхъ обществъ и учрежденій, въ числѣ коихъ были депутаціи отъ Выборгскаго Паруснаго Общества и отъ Л.-Гв. Гренадерскаго полка, собралось свыше 250 человѣкъ, едва помѣстившихся въ большомъ яхтъ-клубскомъ залѣ. Предполагалось въ этотъ день черезъ особую депутацію принести поздравленіе основателю Яхтъ-Клуба и Почетному Командору В. Ю. Познанскому, но къ сожалѣнію тяжкій недугъ не позволилъ Василію Юрьевичу принять эту депутацію и Командору Клуба не удалось съ нимъ повидаться. Пришлось послѣднему ограничиться визитомъ супругѣ Василія Юрьевича и врученіемъ затѣмъ сыну его, Василію Васильевичу, присутствовавшему на обѣдѣ, письменнаго привѣтствія Почетному Командору и основателю отъ членовъ Яхтъ-Клуба. На этомъ обѣдѣ Василіемъ Васильевичемъ Познанскимъ были прочитаны, по порученію его отца, новые стихи его, посвященные такъ горячо имъ любимому Рѣчному Яхтъ-Клубу.

Въ этихъ стихахъ Василій Юрьевичъ вспоминалъ всю прошлую жизнь Яхтъ-Клуба за 40 лѣтъ, съ самаго его основанія, и въ концѣ ихъ завѣщалъ товарищамъ своимъ, членамъ Клуба тайну успѣшной его дѣятельности.

«Любите Клубъ, любите спортъ»,
«И дружба пусть царитъ во всемъ»

вотъ тѣ немногія, но полныя огромнаго значенія слова въ завѣтѣ основателя Яхтъ-Клуба и его многолѣтняго руководителя, въ которыхъ заключался весь секретъ, успѣховъ С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба.

Во все время того же обѣда гремѣлъ оркестръ музыки, много разъ исполнявшій только-что сочиненный членомъ Клуба А. Н. Семеновымъ «юбилейный маршъ», а послѣ обѣда благодаря любезности другого члена Яхтъ-

Клуба Н. Н. Герасимова, на особомъ экранѣ было продемонстрировано нѣсколько моментовъ изъ жизни яхтъ-клубистовъ.

Весело и оживленно начинался 1900 годъ. Предстоялъ цѣлый рядъ интереснѣйшихъ гонокъ и празднествъ. Никто тогда и не думалъ, что Яхтъ-Клубу суждено въ этомъ году перенести столько тяжелыхъ, незамѣнимыхъ утратъ, какія вскорѣ на него обрушились послѣднихъ лѣтъ.

11 іюня умеръ почетный членъ Яхтъ-Клуба, бывшій его Командоръ и Вице-Командоръ Георгій Владиміровичъ Струкговъ, въ томъ же іюнѣ, 21 числа, палъ отъ руки убійцы Вице-Командоръ Клуба Германъ Андреевичъ Донбергъ и наконецъ въ октябрѣ мѣсяцѣ скончался послѣ долгой, тяжкой болѣзни Почетный Командоръ Клуба и его основатель Василій Юрьевичъ Познанскій.

Почетный Командоръ СПБ. р. Я.-К.
Василій Юрьевичъ Познанскій.
† въ 1900 г.

Говорить теперь о Василіи Юрьевичѣ—это значитъ говорить о всей сорокалѣтней жизни Рѣчного Яхтъ-Клуба.

Покойный былъ Командоромъ Клуба еще до оффиціальнаго утвержденія въ 1860 г. его устава. Затѣмъ, когда Яхтъ-Клубъ сталъ существовать уже оффиціально, Василій Юрьевичъ избранъ былъ первымъ его Командоромъ и будучи каждые два года вновь избираемъ вплоть до 1877 г., оставался таковымъ, т. е. впродолженіи 17 лѣтъ, уступивъ лишь на одинъ годъ, въ 1862 г., свой постъ представителю яхты Августѣйшаго Покровителя Яхтъ-Клуба графу К. Ф. Литке. Затѣмъ въ 1885 г. въ 25-тилѣтіе Яхтъ-Клуба, Василій Юрьевичъ снова,

по единодушному избранію Общества, беретъ руль Яхтъ-Клуба въ свои руки и, будучи уже Пожизненнымъ Почетнымъ его Командоромъ, ведетъ въ тоже время въ должности дѣйствительнаго Командора все дѣло до 1888 г., когда серьезная болѣзнь заставляетъ его отказаться отъ непосредственнаго управленія дѣлами Яхтъ-Клуба и отъ новой баллотировки въ означенную должность. Такимъ образомъ 20 долгихъ лѣтъ, т. е. почти половина всего существованія Яхтъ-Клуба, вотъ тотъ періодъ времени, въ теченіи котораго Василій Юрьевичъ былъ дѣйствительнымъ, непосредственнымъ руководителемъ всей его дѣятельности, оставаясь и въ другіе годы главнымъ всетаки руководителемъ созданнаго имъ учрежденія, такъ какъ ни одно имѣющее для Клуба серьезное значеніе дѣло не предпринималось безъ его совѣта и указанія. Свѣтлый умъ, необыкновенное умѣнье вести дѣла и собранія Яхтъ-Клуба, сдерживая, а иногда и вовсе устраняя твердою рукою, властнымъ, краснорѣчивымъ словомъ и своимъ авторитетомъ вредныя по его взгляду теченія въ яхтъ-клубской жизни, мѣшающія правильному ея ходу и развитію, связи въ обществѣ, создавшія Клубу милостивое вниманіе и покровительство со стороны Высочайшихъ Особъ, необычайная любовь къ своему Яхтъ-Клубу и заботливость о самыхъ мелочахъ его существованія,—вотъ тѣ качества Василія Юрьевича, отличавшія его какъ Командора и кормчаго Яхтъ-Клуба, давшія этому учрежденію съ первыхъ же шаговъ его дѣятельности вѣрный курсъ и несомнѣнно способствовавшія своевременному его развитію. Учредить первый яхтъ-клубъ въ Россіи было вообще нелегкимъ дѣломъ, а укрѣпить его и поставить на твердую, вѣрную ногу могъ только геніальный Почетный его Командоръ, неустанно преслѣдовавшій три главныя начала веденія клубскаго дѣла и его успѣховъ: искреннюю любовь къ водному спорту, любовь членовъ къ своему Клубу и его флагу и дружную согласную работу во всѣхъ клубскихъ дѣлахъ.

Всѣ эти качества Василія Юрьевича снискали среди членовъ Клуба, близко знавшихъ труды и дѣятельность покойнаго, самую горячую любовь и самую искреннюю признательность, граничащія почти съ обожаніемъ къ ему самому.

Какъ самый С.-Петербургскій рѣчной Яхтъ-Клубъ съ его уставомъ, послужившіе образцомъ для всѣхъ другихъ подобныхъ обществъ и уставовъ въ Россіи, такъ и всѣ, тѣсно связанныя съ нимъ учрежденія, составившія его гордость и славу и создавшія симпатіи къ нему въ обществѣ и въ правительственныхъ сферахъ, какъ напримѣръ шлюпочная мастерская, Мореходные Классы, катокъ для бѣга на конькахъ въ Юсуповомъ саду, съ теченіемъ времени разросшіяся и ставшія даже самостоятельными единицами, вызваны были къ жизни по иниціативѣ и энергіею Василія Юрьевича. По его же мысли

и при его содѣйствіи явился въ Клубѣ общественный пароходъ «Первенецъ», подъ его же заботливымъ наблюденіемъ строилась прежняя дача Яхтъ-Клуба и, такъ называемый, теплый флигель, сгорѣвшіе въ 1894 г.; его-же стараніямъ Яхтъ-Клубъ обязанъ ежегоднымъ отпускомъ по смѣтамъ Морского Министерства 1500 р. на постройку судовъ въ призы отъ Морского Вѣдомства;—словомъ все, что есть основного въ Яхтъ-Клубѣ, все возникло и созидалось трудами и заботами Василія Юрьевича, все крѣпло и развивалось подъ его опытнымъ и твердымъ руководительствомъ. Признательность С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба къ его незабвенному «Отцу-Командору» выразилась единогласнымъ постановленіемъ Общаго Собранія въ 1878 году объ утвержденіи Василія Юрьевича пожизненнымъ Почетнымъ Командоромъ Яхтъ-Клуба, на что послѣдовало Высочайшее соизволеніе въ томъ же году 19 декабря, и учрежденіемъ въ Мореходныхъ Классахъ Клуба стипендіи его имени. Заслуги В. Ю. Познанскаго какъ лица, давшаго первый толчекъ Яхтъ-Клубскому дѣлу въ Россіи, были оцѣнены также и правительствомъ, которымъ онъ въ годъ 25-тилѣтняго юбилея Яхтъ-Клуба былъ представленъ къ Высочайшему награжденію орденомъ св. Станислава 1-й степени.

Членъ Комитета СПБ. р. Я.-К.
И. А. Швабе
1900—1910 г.

При воспоминаніи о Василіи Юрьевичѣ нельзя обойти молчаніемъ его необычайнаго дара оживлять собранія яхтъ-клубистовъ, какъ торжественно-оффиціальныя, такъ и дружески-интимныя, замѣчательно краснорѣчивымъ, нерѣдко облеченнымъ въ поэтическую форму словомъ.

Въ память покойнаго основателя и Почетнаго своего Командора Комитетомъ Яхтъ-Клуба было постановлено учрежденный имъ жетонъ за дальнія плаванья выдавать ежегодно отъ Клуба и присвоить ему наименованіе: «жетона Основателя и Почетнаго Командора С.-Петербургскаго Рѣчного Яхтъ-Клуба В. Ю. Познанскаго».

Послѣ смерти В. Ю. Познанскаго его супруга и сынъ передали въ Комитетъ Яхтъ-Клуба на память объ усопшемъ серебрянный кубокъ и призовую кружку, шелковый брейдъ-вымпелъ Почетнаго Командора, адресъ въ рамѣ, поднесенный ему Яхтъ-Клубомъ въ день 25-тилѣтняго юбилея и нѣко-

торые другіе предметы, имѣющіе отношеніе къ Яхтъ-Клубу, которыми такъ дорожилъ при жизни Василій Юрьевичъ.

Скончавшійся 11 іюня другой почетный членъ Яхтъ-Клуба Георгій Владиміровичъ Струкговъ игралъ, какъ извѣстно, также видную и выдающуюся роль въ 90-ыхъ годахъ клубской жизни.

Занимая съ 1892 по 1894 г. посты Вице-Командора, а съ 1894 по 1896 г. Командора и кромѣ того по день смерти должность предсѣдателя Комитета Мореходныхъ Классовъ, Георгій Владиміровичъ неустанно трудился на пользу и процвѣтаніе Яхтъ-Клуба. Благодаря его стараніямъ были возобновлены большія «морскія гонки», съ такимъ успѣхомъ проходившія въ 80-ыхъ годахъ, производились попытки углубленія Елагинскаго фарватера, было заведено, такъ называемое «школьное судно», устроена на его собственный счетъ площадка для «lawns-tennis'a», приглашенъ тренеръ для подготовки молодыхъ гребцовъ, устраивались въ залѣ Морского Музея интереснѣйшія лекціи по водному и спортивному дѣлу. Дѣятельное участіе принималъ Георгій Владиміровичъ въ постройкѣ новаго зданія Яхтъ-Клуба и въ приведеніи въ должный порядокъ имущества и дѣлъ его послѣ постигшаго его пожара въ 1894 году. Нельзя здѣсь не вспомнить также и замѣчательнаго искусства покойнаго вести собранія Яхтъ-Клуба и оживлять интимныя и товарищескія частныя бесѣды яхтъ-клубистовъ того времени.

Тендеръ **„Тельма“** А. А. Винтергальтера.

Наконецъ, третьею незамѣнимою для Клуба утратою была потеря Вице-Командора Яхтъ-Клуба Г. А. Донберга.

Онъ скончался въ разцвѣтѣ своей дѣятельности по Клубу, въ самую горячую пору навигаціи 1900 года, занимая должность Вице-Командора съ 1894 года. Въ самый день смерти, переночевавъ въ Яхтъ-Клубѣ и отдавъ послѣднія по Клубу распоряженія, Германъ Андреевичъ уѣхалъ въ 10 ч. утра въ городъ съ тѣмъ, чтобы уже никогда болѣе не видѣть горячо любимаго имъ Яхтъ-Клуба, Въ 1 часъ дня въ городской своей квартирѣ онъ палъ отъ выстрѣла убійцы, а черезъ 12 часовъ Германа Андреевича не стало. Послѣднія мысли Германа Андреевича на смертномъ одрѣ были о Яхтъ-Клубѣ, послѣднія слова—былъ привѣтъ его всѣмъ членамъ Яхтъ-Клуба, и въ особенности ближайшимъ его по Клубу сотрудникамъ, послѣднее выраженное имъ желаніе—быть покрытымъ на смертномъ одрѣ флагомъ Рѣчного Яхтъ-Клуба, и послѣднее распоряженіе, переданное его родственнику и душеприказчику—принесеніе въ даръ Яхтъ-Клубу на память отъ него принадлежащаго ему ботика «Оксана». Внезапная кончина столь энергичнаго, дѣятельнаго и такъ любившаго Яхтъ-Клубъ Вице-Командора, какимъ былъ Германъ Андреевичъ, прямо ошеломила Яхтъ-Клубъ, покрывъ трауромъ всю вторую половину лѣтняго сезона 1900 года. Страсть къ спорту, горячая любовь къ Яхтъ-Клубу, возможность посвящать Клубу и заботамъ о немъ весь свой досугъ, представительность въ смыслѣ высокаго положенія, связей и знакомства въ обществѣ, все соединялось въ личности покойнаго. Для Клуба это былъ одинъ изъ тѣхъ выдающихся его тружениковъ, которые съ умѣньемъ высоко нести флагъ Яхтъ-Клуба и заботливо охранять его честь соединяютъ способность, терпѣніе и энергію входить во всѣ мелочи будничной его жизни, вынося на своихъ плечахъ всю тяготу повседневныхъ о немъ заботъ.

Всѣ перечисленныя потери тяжело отозвались на клубской жизни, а между тѣмъ предстоялъ сезонъ, особенно интересный.

Прежде всего поступившія въ число судовъ Клуба новыя яхты имѣли въ этомъ году выдающихся представителей. Особеннаго вниманія заслуживали двѣ яхты А. А. Винтергальтера огромный 46-тонный тендеръ «Тельма» постройки Файфа мл. въ Англіи, обладающій великолѣпнымъ ходомъ, и маленькій ботикъ съ выдвижнымъ килемъ «Пардонъ», построенный въ

Члены СПБ. р. Я.-К.
П. В. Виноградовъ и Секретарь Я.-К. **Н. І. Васильевъ.**

Выборгѣ по чертежу извѣстнаго американскаго конструктора Дэггена. Собственно, «Пардонъ» не былъ новымъ судномъ. Онъ былъ построенъ въ 1897 году. Но типъ его, рѣзко отличавшійся отъ существующихъ судовъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ замѣчательный ходъ при небольшой сравнительно величинѣ заставляли о немъ говорить очень много. Въ бытность свою въ Выборгѣ въ 1897 и 1898 г.г. онъ не замедлилъ обнаружить качества, уступая лишь такому же ботику и того-же конструктора—«Трильби» и то лишь вслѣдствіе меньшихъ своихъ размѣровъ. Понятно, для Петербурга онъ явился новинкой и на первой же гонкѣ легко побилъ своихъ конкуррентовъ болѣе чѣмъ на 10 минутъ, а затѣмъ въ сезонѣ не проигралъ ни одного состязанія. Кромѣ этихъ двухъ яхтъ въ число судовъ Клуба перешла изъ Выборга «Вендетта», такъ нашумѣвшая своими побѣдами въ Финляндіи въ свое время, въ этомъ году купленная членомъ Клуба Г. Борманомъ. Выдавался также по красотѣ и по постройкѣ англійскій ботикъ А. Мертенса «Сквирль», построенный по чертежу знаменитаго Сиббика въ Коусѣ въ 1900 году. Изъ другихъ новыхъ яхтъ надо отмѣтить еще іолъ «Призракъ» А. Коровина, одно изъ удачнѣйшихъ судовъ, построенныхъ въ мастерской Яхтъ-Клуба Г. Раттуромъ по русскому чертежу П. В. Виноградова. Затѣмъ привлекала общее вниманіе огромная паровая яхта А. Н. Брусницына «Астарта».

Въ началѣ сезона 1900 года былъ открытъ Обществомъ Приморской Сестрорѣцкой желѣзной дороги курортъ въ Сестрорѣцкѣ и при немъ гавань для судовъ. Правленіе Общества любезно разрѣшило судамъ Петербургскихъ Яхтъ-Клубовъ свободную стоянку въ этой гавани и суда Рѣчного Яхтъ-Клуба вполнѣ воспользовались даннымъ разрѣшеніемъ, сдѣлавъ Сестрорѣцкую гавань излюбленнымъ мѣстомъ своихъ посѣщеній и стоянокъ. Этому особенно способствовало въ началѣ лѣта временно добытое у подлежащаго начальства Командоромъ П. Н. Назимовымъ разрѣшеніе судамъ Клуба пользоваться при проходѣ въ Сестрорѣцкъ Сѣвернымъ Кронштадтскимъ фарватеромъ, болѣе чѣмъ на половину сокращавшимъ весь путь до Сестрорѣцка вокругъ Котлина. Однако въ серединѣ лѣта отъ Главнаго Командира Кронштадтскаго порта было получено по телеграфу сообщеніе о

Іолъ **„Призракъ“** А. А. Коровина.

воспрещеніи прохода частнымъ судамъ этимъ фарватеромъ и потому посѣщеніе яхтами Сестрорѣцкой гавани сразу-же сократились до minimum'а. Тѣмъ не менѣе, благодаря энергичнымъ стараніямъ покойнаго Вице-Командора Г. А. Донберга на Сестрорѣцкомъ рейдѣ состоялась даже 11 іюня парусная гонка, долженствующая замѣнить собою прежнія морскія гонки. Масса публики въ гавани и на верандѣ Курорта любовалась рѣдкимъ и красивымъ зрѣлищемъ, когда 15 большихъ яхтъ маневрировали на рейдѣ, при великолѣпной чисто, лѣтней погодѣ. Первые призы на этой гонкѣ достались яхтамъ «Тельма» «Редланцеръ», «Вендетта» и «Перкунъ».

Членъ СПБ. р. Я.-К. **Н. Н. Шлейферъ.**

Черезъ нѣсколько часовъ послѣ гонки «Тельма» подъ командою Н. Н. Шлейфера, отсалютовавъ флагомъ курорту и остающимся въ гавани яхтамъ, отправилась въ продолжительное пятинедѣльное плаванье по шхерамъ и въ Стокгольмъ. Между прочимъ во время этого плаванья она должна была участвовать въ Гельсингфорсѣ въ гонкѣ на кубокъ Русанова. Помимо «Тельмы» на это состязаніе была записана еще одна яхта Рѣчного Яхтъ-Клуба «Лилитъ».

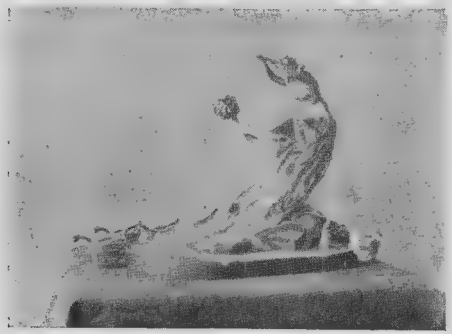
Гонка эта вслѣдствіе жестокаго W-го вѣтра, дувшаго по временамъ съ силою до 8 балловъ по показаніямъ Гельсингфорской обсерваторіи, однако не могла состояться, такъ какъ яхты не могли найти перваго поворотнаго знака, оказавшагося снесеннымъ со своего мѣста. Нѣкоторыя изъ нихъ вернулись обратно, а другія и въ томъ числѣ главный защитникъ кубка нюландская яхта «Рараху» со знаменитымъ Б. Бреннеромъ на рулѣ потерпѣли значительныя аваріи и также не кончили гонки. Такимъ образомъ, кубокъ остался снова въ Гельсингфорсѣ.

Послѣ этой неудачной гонки «Тельма» продолжала свое плаванье и посѣтила слѣдующіе пункты: Гангэ, Аландскія шхеры, Фурузундъ, Стокгольмъ, Або, Ревель, Гельсингфорсъ и Котку, сдѣлавъ въ общей сложности около 1160 миль и открывъ много новыхъ и интересныхъ якорныхъ стоянокъ. Владѣлецъ «Тельмы» А. А. Винтергальтеръ представилъ въ Комитетъ образцово веденный вахтенный журналъ яхты и краткое описаніе плаванья, за что и былъ удостоенъ почетнаго жетона имени В. Ю. Познанскаго.

На гонкахъ 1900 г. особымъ оживленіемъ отличалась большая гонка 23 іюля, называвшаяся юбилейной по случаю 40-лѣтія Яхтъ-Клуба. Въ ней

участвовало 42 яхты семи парусныхъ клубовъ и обществъ, въ числѣ которыхъ были гости и изъ Выборга, и изъ Котки, и изъ Гельсингфорса и Ревеля. Выборгское Парусное Общество на гонкахъ представляли яхты «Гаидэ» Гарри Валя, «Трильби» Краатца и «Хіавата» Э. Валя, отъ Нюландскаго Яхтъ-Клуба участвовалъ «Альдебаранъ» Г. Эстландера, взявшій главный юбилейный призъ, и отъ Фридрихсгамскаго Паруснаго Общества «Велламо» г. Лайне, получившей призъ Государя Наслѣдника Великаго Князя Михаила Александровича; отъ Эстляндскаго Морского Яхтъ-Клуба шелъ «Перкунъ» гр. Берга.

Призы Морского Министерства въ этомъ году взяли двѣ упомянутыя выше яхты А. Винтергальтера «Тельма» и «Пардонъ», оба раза шедшія подъ управленіемъ Н. Н. Шлейфера. Владѣльцу же «Пардона» былъ присужденъ и новый, учрежденный въ этомъ году, дополнительный призъ за наибольшее число первыхъ призовъ, взятыхъ на петербургскихъ гонкахъ. Призъ этотъ былъ учрежденъ пятью членами Рѣчного Яхтъ-Клуба, уже нѣсколько лѣтъ проводившими вмѣстѣ большинство клубскихъ вечеровъ за товарищеской трапезой. Эти пять человѣкъ, всѣ съ русскими фамиліями, именно, Н. О. Васильевъ, С. П. Голенищевъ, И. В. Глушковъ, М. С. Кузнецовъ и Н. Н. Герасимовъ, члены такъ называемаго «Русскаго стола», поднесли Рѣчному Яхтъ-Клубу по случаю сорокалѣтняго юбилея великолѣпный, художественной работы, кубокъ, изображавшій морскую волну, съ пятью при немъ чарочками. По ихъ желанію, на кубкѣ этомъ должны были вырѣзываться: годъ, имя яхты и ея владѣльца, взявшихъ въ каждомъ году наибольшее число призовъ, а владѣльцу такой яхты выдавалась отъ нихъ-же чарочка, представлявшая копію находившихся при кубкѣ.



Кубокъ за большинство взятыхъ призовъ, учрежденный въ 1900 г. С. П. Голенищевымъ, Н. Н. Герасимовымъ, Н. І. Васильевымъ, М. С. Кузнецовымъ и И. В. Глушковымъ.

Успѣшно конкурируя на своихъ яхтахъ съ другими Клубами въ гонкахъ Рѣчного Яхтъ-Клуба, члены послѣдняго принимали усердное участіе, и часто весьма удачно, и въ гонкахъ другихъ иногороднихъ клубовъ.

Такъ «Бабеттъ» А. Н. Семенова и Н. Дамаскина получила II-ой и III-ій призы въ Гельсингфорсѣ, участвуя въ состязаніяхъ противъ сильнѣйшихъ конкуррентовъ на Нюландской гоночной недѣлѣ и заработала II-ой призъ въ Вы-

боргѣ, а «Вендетта» Г. Бормана, подъ командой О. Китнера, взяла также II-ой призъ на состязаніи того-же Выборгскаго Паруснаго Общества.

На состязаніяхъ же Петербургскихъ Клубовъ яхты СПБ. рѣчного Яхтъ-Клуба составляли всегда преобладающее большинство и главный контингентъ какъ гоняющихся судовъ, такъ и получавшихъ призы яхтъ.

Вслѣдствіе вызова Выборгскимъ Паруснымъ Обществомъ на состязаніе на кубокъ Кази была устроена Рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ еще гонка на этотъ кубокъ. Отбивать его явилась изъ Выборга «Гаидэ» подъ управленіемъ своего владѣльца Гарри Валя. Защищалъ Клубъ все тотъ-же доблестный «Гвендолинъ» съ рулевымъ А. Ф. Мертенсомъ на гонкѣ 20 іюля, на дистанціи въ 22 морскихъ мили, между Кронштадтомъ и Петербургомъ, который и побилъ свою соперницу при ровномъ NW въ 3—3½ балла на 21 мин. 33 сек., блистательно поддержавъ свою славу и удержавъ кубокъ за СПБ. рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ.

Гребныя гонки въ 1900 г. прошли довольно скучно и состязаніе гребцовъ-любителей не состоялось, а почетный флагъ достался опять В. В. Шварцу, побившему своего конкуррента С. Г. Раттура на 7½ секундъ.

Вслѣдствіе кончины Г. А. Донберга Яхтъ-Клубъ остался безъ Вице-Командора. Будучи совершенно неподготовленнымъ тотчасъ найти достойнаго преемника Герману Андреевичу, Комитетъ просилъ Члена Комитета А. Ф. Мертенса временно исполнять обязанности Вице-Командора на оставшійся срокъ.

Однимъ изъ крупныхъ событій внутренней жизни Клуба въ 1900 году было устройство въ саду и гавани Яхтъ-Клуба электрическаго освѣщенія. Мысль объ устройствѣ такого освѣщенія въ Клубѣ явилась еще въ 1899 г. и въ концѣ его и началѣ 1900 г. была дѣйствительно приведена къ осуществленію. Способствовало этому въ большой степени устройство въ 1899 г. членомъ Клуба Г. Нотомбомъ электрической въ немъ станціи для заряженія принадлежащаго ему электрическаго катера. Г. Нотомбъ предложилъ въ то-же время Комитету пользоваться его станціей для освѣщенія ледяныхъ горъ Клуба. Находя поставленныя Г. Нотомбомъ условія взиманія по 20 к. за кило-уаттъ часъ горѣнія при единовременномъ расходѣ въ 247 р. 40 к. весьма выгодными для Клуба, Комитетъ рѣшилъ воспользоваться этимъ предложеніемъ и, представивъ его на утвержденіе Общаго Собранія, ввелъ такимъ образомъ въ Яхтъ-Клубѣ электрическое освѣщеніе, сперва на горахъ, а затѣмъ въ саду и гавани.

Случились въ 1900 году нѣкоторыя перемѣны и въ завѣдываніи мастерской Яхтъ-Клуба; былъ расторгнутъ по взаимному соглашенію контрактъ съ К. Мюленталемъ и вскорѣ заключенъ новый съ Э. Пломаномъ. Но и этотъ

Завтракъ на пароходѣ **„Ижора“** во время парусной гонки. А. Рутшъ, Н. І. Васильевъ, Е. Ѳ. Гааръ, В. А. Олсуфьевъ.

контрактъ оказался не долговѣчнымъ. Проработавъ часть зимы, Пломанъ вынужденъ былъ отказаться по домашнимъ обстоятельствамъ отъ возобновленія контракта на будущее время и Клубъ снова остался безъ шлюпочнаго мастера.

Не разъ уже указываемое за послѣднее время паденіе интереса къ традиціоннымъ клубскимъ «понедѣльникамъ» сказалось и въ 1900 году. Гостей на семейно-танцовальныхъ вечерахъ было чрезвычайно мало, оживленія еще меньше. Болѣе или менѣе проводили время двѣ, три группы, державшіяся отдѣльно каждая въ своей компаніи. Между тѣмъ лѣтній танцовальный вечеръ на гоночной недѣлѣ и зимній яхтъ-клубскій балъ и «елка», всегда привлекавшіе массу публики и членовъ Клуба, прошли крайне оживленно.

Въ виду такого паденія интереса среди членовъ къ клубскимъ «понедѣльникамъ», Комитетъ рѣшилъ съ будущаго 1901 года ихъ отмѣнить и взамѣнъ ихъ устроить въ теченіе сезона этого года всего лишь три танцовальныхъ вечера, по одному въ іюлѣ, августѣ и сентябрѣ, и въ случаѣ ихъ неуспѣха окончательно отказаться отъ мысли устраивать лѣтомъ семейно-танцовальные вечера.

1901.

Послѣ значительнаго перерыва, въ теченіи котораго Яхтъ-Клубъ послѣ смерти Г. А. Донберга оставался безъ Вице-Командора, наконецъ, 27 апрѣля былъ избранъ на эту должность членъ Комитета А. Ф. Мертенсъ.

Вслѣдъ за избраніемъ Вице-Командора перемѣны произошли и въ остальномъ составѣ Комитета. Вмѣсто выбраннаго въ минувшемъ году въ техническое отдѣленіе А. К. Гонценбаха, избраннаго также и Начальникомъ гавани и нынѣ отказавшагося отъ этихъ должностей, вновь вступилъ въ Комитетъ Н. А. Стефаницъ, а вмѣсто А. Ф. Мертенса былъ выбранъ сначала С. П. Голенищевъ, а за его отказомъ А. А. Мюзеръ.

Членъ Комитета СПБ. р. Я.-К.
А. А. Мюзеръ
1901– 1910 г.

Въ 1901 году Клубъ потерялъ одного своего виднаго дѣятеля по водному спорту, молодого сочлена Михаила Степановича Кузнецова. М. С. Кузнецовъ состоялъ членомъ клуба съ 1892 г. и былъ первое время однимъ изъ лучшихъ гребцовъ Яхтъ-Клуба своего времени. Михаилъ Степановичъ былъ первымъ изъ гребцовъ Яхтъ-Клуба, взявшихъ первый призъ въ «состязаніи гребцовъ любителей» въ С.-Петербургѣ, и поддержавшихъ такимъ образомъ флагъ Яхтъ-Клуба въ гребномъ спортѣ позднѣйшаго періода. Съ неменьшею любовью относился М. С. Кузнецовъ и къ парусному дѣлу и состоя владѣльцемъ яхты «Вирокка», не разъ совершалъ на ней отдаленныя плаванья. Будучи два двухлѣтія членомъ Комитета, М. С. Кузнецовъ всегда принималъ дѣятельное участіе въ его работахъ. Умеръ онъ совсѣмъ еще въ молодыхъ годахъ отъ чахотки легкихъ.

Переходя къ событіямъ 1901 года, необходимо особенно отмѣтить появленіе въ этомъ году среди судовъ Яхтъ-Клуба яхтъ совершенно новаго, невиданнаго типа — плоскихъ судовъ съ тупыми носами. Въ строгомъ смыслѣ слова ихъ едва-ли можно было назвать парусными судами, такъ какъ это были скорѣе всего плоты съ парусами и совсѣмъ уже не то, съ чѣмъ соединялось представленіе о парусной яхтѣ. Таковыми являлись записанныя въ этомъ году въ число судовъ Рѣчного Яхтъ-Клуба суда съ видвижнымъ килемъ «Пируэтъ» А. Коровина, «Расинъ» П. Бекеля и «Эросъ» А. Винтергальтера. Имѣя очень короткую WL, но необыкновенно удлинняющуюся благодаря полнымъ носовымъ и кормовымъ образованіямъ при кренѣ, суда эти, при до-

Гоночный шлюпъ съ выдвижнымъ килемъ
„Эрос“ А. А. Винтергальтера.

Гоночный шлюпъ съ выдвижнымъ килемъ **„Пируэтъ“** А. А. Коровина.

вольно значительной парусности и достаточной остойчивости, показывали удивительный ходъ въ особенности при полныхъ вѣтрахъ, главнымъ образомъ на гладкой водѣ безъ волненія. Однако они требовали весьма умѣлаго, чуткаго управленія, при хорошемъ подвижномъ, т. е. живомъ, балластѣ.

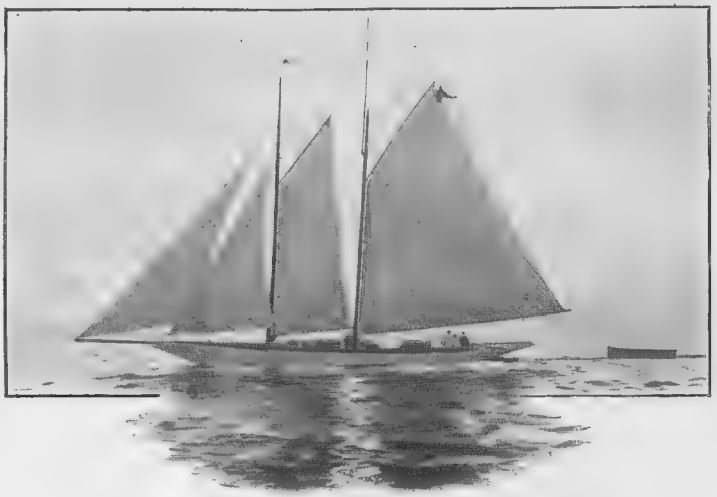
Всѣ эти новыя суда встрѣтились на гонкѣ на призъ Морского Министерства этого года съ обыкновенными ботиками и хотя въ этомъ разрядѣ прошелъ лучше другихъ своихъ конкуррентовъ, не смотря на довольно свѣжій вѣтеръ и короткую волну, изъ числа 9 судовъ «Пируэтъ», но онъ долженъ былъ уступить вслѣдствіе учета побѣду ботику съ бульбъ-килемъ «Три звѣздочки», шедшему подъ управленіемъ своего владѣльца Н. Н. Шлейфера.

Какъ бы для компенсаціи такихъ «удивительныхъ судовъ», въ этомъ же 1901 году была записана въ число судовъ клуба А. Ф. Мертенсомъ большая англійская красавица шхуна «Гейша» въ 70 ф. длины по палубѣ, совершившая переходъ изъ Англіи въ С.-Петербургъ на собственномъ килѣ. Поступила также въ число судовъ Клуба купленная А. А. Ильинымъ огромная яхта «Ленора», принадлежавшая ранѣе Н. Н. Шлейферу и состоявшая въ спискѣ Невскаго Яхтъ-Клуба.

Въ этомъ году двѣ яхты, «Тельма» А. Винтергальтера, подъ командой Н. Н. Шлейфера и «Призракъ» А. А. Коровина подъ его же управленіемъ совершили заграничныя плаванья въ Германію, первая — въ Киль, для участія на гонкахъ, а вторая — въ Данцигъ.

Но къ сожалѣнію ни одинъ изъ владѣльцевъ и командировъ яхтъ не представилъ Яхтъ-Клубу описанія столь интересныхъ и поучительныхъ плаваній. Только впослѣдствіи въ печати появились воспоминанія Н. Н. Шлейфера о плаваніи «Тельмы» въ Киль. Изъ этого очерка можно увидѣть, что «Тельма» во время описаннаго плаванья побывала въ рѣдко вообще посѣщаемыхъ петербургскими яхтами пунктахъ Балтійскаго моря. Выйдя изъ Або 2 іюня, гдѣ она находилась на зимовкѣ, она прошла черезъ Люмъ, Утэ въ открытое

Балтійское море. Здѣсь почти съ перваго же момента была встрѣчена туманомъ, изрѣдка лишь разъяснявшимся и стоявшемъ почти до самаго Киля, куда «Тельма» пришла на седьмой день своего плаванія; 9 іюня она предполагала участвовать на гонкахъ Кильской недѣли, къ которымъ здѣсь и начала дѣятельно готовиться. 10 іюня состоялась первая гонка, на дистанцію 31 м. милю при свѣжемъ SO, въ которой «Тельма» участвовала въ разрядѣ гоночныхъ яхтъ и взяла второй призъ. На остальныхъ гонкахъ «Тельма» участвовала уже въ крейсерскомъ классѣ и на гонкѣ изъ Киля въ Травемюнде, при 5 бальномъ W-мъ вѣтрѣ, снова получила второй призъ, проигравъ лишь большому старому англійскому іолу «Аталанта», значительно ушедшему впередъ на курсѣ въ бакштагъ. По окончаніи Кильской гоночной недѣли «Тельма» перешла въ Свинемюнде около Штеттина, откуда 2 іюля вступила въ обратный путь на Борнхольмъ. Сдѣлавъ затѣмъ переходъ къ шведскимъ берегамъ, «Тельма» пошла черезъ Карлскрону, о. Эландъ, г. Кальмаръ по шведскимъ шхерамъ, все почти время лавировкой, и 15 іюля прибыла въ Сандхамнъ, въ лѣтнее помѣщеніе Шведскаго Королевскаго Паруснаго Общества, откуда, не теряя времени, отправилась въ дальнѣйшій путь и къ 22 іюля прибыла въ петербургскія воды, въ Петергофъ, выдержавъ передъ тѣмъ у мыса Стирсуддена сильнѣйшій шквалъ. Всего «Тельмой» было сдѣлано за плаванье 1783 м. мили. Это появленіе яхты Рѣчного Яхтъ-Клуба впервые на заграничныхъ гонкахъ должно быть отмѣчено красною чертою въ исторіи Клуба, являясь очень знаменательнымъ событіемъ для русскаго паруснаго спорта вообще.



Шхуна **„Гейша“** А. Ф. Мертенса

Какъ уже было сказано, «Тельма» все свое заграничное плаванье совершила подъ командой члена Клуба Н. Н. Шлейфера. Послѣдній въ то

время былъ въ Клубѣ однимъ изъ опытнѣйшихъ парусныхъ спортсмэновъ, совершившимъ на своемъ вѣку множество дальнихъ, серьезныхъ плаваній на принадлежавшихъ ему яхтахъ «Викингъ» и «Ленора». Н. Н. Шлейферъ считался въ Яхтъ-Клубѣ также и однимъ изъ лучшихъ гоночныхъ рулевыхъ и это какъ нельзя лучше онъ доказалъ, побивъ въ этомъ году на гонкѣ на призъ Морского Министерства на ботикѣ «Три звѣздочки» 9 противниковъ, въ томъ числѣ всѣ три новыя гоночныя судна, «Пируетъ», «Эросъ» и «Расинъ».

О плаваньи «Призрака» А. А. Коровина въ Данцигъ не сохранилось въ Яхтъ-Клубѣ никакихъ свѣдѣній.

По прибытіи обѣихъ яхтъ въ С.-Петербургъ, Комитетъ и члены Клуба не преминули привѣтствовать владѣльцевъ ихъ и командировъ во время обѣда въ день большой парусной гонки 5 августа.

Говоря о гонкахъ 1901 года, надо сказать, что сезонъ вообще былъ не изъ удачныхъ. Много разъ гонки откладывались изъ-за безвѣтрія и только гонка 19 августа прошла сравнительно оживленно. Такъ удавшаяся въ минувшемъ году гонка въ Сестрорѣцкѣ въ 1901 году не могла состояться, тоже два раза откладывалась и наконецъ была второй разъ перенесена уже въ Невскую губу.

Гоночный шлюпъ съ выдвижнымъ килемъ **„Пардонъ“** Н. и Д. Маршаловыхъ, позднѣе П. В. Павлова.

На клубскихъ гонкахъ приняли опять участіе яхты изъ Выборга и Фридрихсгама и изъ нихъ «Велламо» г. Лайне опять заработалъ одинъ изъ крупныхъ призовъ имени Великаго Князя Алексѣя Александровича. Въ свою очередь яхты Рѣчного Яхтъ-Клуба, «Гупу» Швабе и «Исультъ» Мюзера, участвовали въ Выборгѣ на гонкѣ, но не успѣшно. «Гупу» уступилъ побѣду мѣстной яхтѣ «Маритѣ», а «Исультъ» былъ побитъ «Ивоннъ» г. Экстрема.

Почетный кубокъ за наиболѣе успѣшное участіе въ гон-

кахъ сезона, о которомъ упоминалось выше, такъ называемый кубокъ «Русскаго стола», и въ этомъ году снова получилъ «Пардонъ», перешедшій въ 1901 г. во владѣніе Н. Д. и Д. Д. Маршаловыхъ. За сезонъ 1901 года «Пардонъ» получилъ 7 первыхъ призовъ на гонкахъ петербургскихъ клубовъ.

Тендеръ **„Лилитъ“** В. В. Шварца и Г. Е. Мюллера и на его буксирѣ **„Пируэтъ“** А. А. Коровина и **„Бабеттъ“** А. Н. Семенова.

Неудачно въ этомъ году для Рѣчного Яхтъ-Клуба сложилась гонка на кубокъ М. И. Кази. Опять Выборгское Парусное Общество, въ лицѣ яхты «Гаидэ» съ Гарри Валь, побило Яхтъ-Клубъ, выставившимъ яхту «Гвендолинъ», на этотъ разъ съ новымъ рулевымъ, избраннымъ Комитетомъ, Р. Р. Мальмгреномъ. Не смотря на то, что «Гвендолинъ» хорошо лавировалъ даже и при слабомъ вѣтрѣ, онъ проигралъ своей соперницѣ всего 15 секундъ съ учетомъ и кубокъ снова былъ увезенъ въ Выборгъ.

Гребныя состязанія Клуба прошли довольно вяло. Новыхъ гребцовъ не появлялось и видно было, что спортъ этотъ доживаетъ въ Клубѣ послѣдніе дни. Почетный флагъ удержалъ за собою все тотъ-же В. В. Шварцъ, пройдя одинъ, безъ конкуррентовъ, обычную дистанцію и на 1 м. 58 сек. побивъ установленную норму. Вообще время В. В. Шварца и гребцовъ С. Раттура, В. Лидваля, Г. Е. Мюллера и появившихся нѣсколько позднѣе П. Лидваля, П. Павлова, А. Масленникова надо считать послѣднею сколько-нибудь серьезною вспышкою гребного спорта въ Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ. Когда и эти гребцы сложили весла и большинство изъ нихъ перешло на спортъ парусный, гребное дѣло стало совсѣмъ пропадать въ Яхтъ-Клубѣ и дѣлаться достояніемъ исторіи.

Изъ жизни 1901 года выдѣляется особенно одно событіе. Въ этомъ году, наконецъ, вылились въ опредѣленную форму нескончаемые въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, разговоры о неравенствѣ правъ членовъ Клуба, такъ какъ

члены судовладѣльцы, по мнѣнію многихъ, должны были обладать нѣкоторыми преимуществами передъ остальными, хотя бы въ смыслѣ количества голосовъ, принадлежащихъ имъ на общихъ собраніяхъ. Въ этомъ смыслѣ поступило въ Комитетъ заявленіе отъ 64 членовъ Клуба, поддерживавшихъ такое требованіе изъ опасенія, чтобы Яхтъ-Клубъ при увеличивающемся все количествѣ членовъ не принялъ-бы какого-либо другого направленія, переставъ быть исключительно спортивнымъ Клубомъ. Принятіе такого предложенія вызывало измѣненіе устава и потому вопросъ являлся серьезнымъ. По этому случаю была подана въ Комитетъ членомъ Техническаго Отдѣленія почетнымъ членомъ Д. И. Маршаловымъ особая записка, въ которой онъ находилъ неосновательными всѣ опасенія лицъ, подписавшихъ заявленіе, въ виду очень устойчиваго направленія Яхтъ-Клуба, и полагалъ съ другой стороны, что увеличеніе числа голосовъ нарушило бы принципъ равноправности членовъ, дѣлающихъ въ кассу Клуба свои взносы въ одинаковомъ размѣрѣ, и потому раздѣлило бы членовъ Клуба на два лагеря. Комитетъ, соглашаясь съ мнѣніемъ Д. И. Маршалова, съ своей стороны также не находилъ достаточныхъ основаній и поводовъ къ предполагаемому измѣненію одной изъ важнѣйшихъ статей устава (ст. 4). Это предполагаемое измѣненіе могло, помимо прочаго, угрожать Клубу еще однимъ весьма опаснымъ явленіемъ—выходомъ изъ его состава, быть можетъ, очень многихъ членовъ, которые, не будучи судовладѣльцами, но столько же, какъ и они, сочувствуя основной и единственной задачѣ Клуба—распространенію охоты къ плаванію на парусныхъ, гребныхъ и паровыхъ судахъ—и помогая Клубу своими членскими взносами, одинаковыми со взносами судовладѣльцевъ, были-бы при принятіи предложенія лишены столь существеннаго для нихъ права—быть равноправными со всѣми членами въ общихъ собраніяхъ. Общее Собраніе, соглашаясь съ Комитетомъ, большинствомъ 48 голосовъ противъ 17 постановило оставить статью 4 устава Яхтъ-Клуба безъ измѣненія и такимъ образомъ разрѣшило такъ долго тянувшійся споръ между различными элементами Яхтъ-Клуба.

Гоночная Комиссія СПБ. р. Я.-К. на мостикѣ судейскаго парохода „Ижора“.

Затѣмъ въ 1901 г. окончательно былъ выясненъ вопросъ объ электри-

ческомъ освѣщеніи помѣщеній Клуба. Вслѣдствіе несостоятельности фирмы «Франко-Русское анонимное общество аккумуляторовъ», представителемъ которой являлся г. Нотомбъ, получилась возможность пріобрѣсти почти за безцѣнокъ электрическую станцію со всѣмъ ея устройствомъ, сооруженную г. Нотомбомъ для заряжанія аккумуляторовъ своего катера, энергіей съ которой пользовался также и Клубъ для освѣщенія гавани и на горахъ. Электрическая станція съ динамо-машиной, моторомъ и прочимъ инвентаремъ, оцѣненная въ 6520 р., была пріобрѣтена Яхтъ-Клубомъ за сумму 3000 р. Вслѣдствіе сего явилась возможность ввести электрическое освѣщеніе по всему Клубу, не исключая и кухни, помѣщенія для матросовъ и лѣтняго флигеля. Конечно расходъ на освѣщеніе клуба соотвѣтственно увеличился, но это искупалось тѣми огромными удобствами и безопасностью, которыя вводило съ собою электрическое освѣщеніе.

Шлюпочный сарай СПБ. р. Я.-К.
(передъ сараемъ поднятые изъ воды „Расинъ“ и „Пардонъ“).

Говоря о новыхъ устройствахъ въ Клубѣ, нельзя не упомянуть еще намѣченнаго бывшимъ Начальникомъ гавани А. К. Гонценбахомъ капитальнаго переустройства и ремонта боновъ въ гавани. Имъ предполагалось сильно расширить гавань, но внезапная тяжелая болѣзнь заставила его отказаться отъ продолженія своей дѣятельности по Клубу. Тѣмъ не менѣе ремонтъ по гавани былъ необходимъ и Комитетъ произвелъ его самъ хозяйственнымъ способомъ. Было устроено 13 новыхъ плотовъ и вбито 36 свай; общее протяженіе боновъ увеличилось на 93 саж. и такимъ образомъ устранилась въ гавани скученность судовъ и тѣснота во время ихъ лѣтней стоянки.

1901 годъ помимо всѣхъ перечисленныхъ, входящихъ, такъ сказать, въ обычную жизнь клуба событій, ознаменовался въ началѣ лѣта еще однимъ выдающимся торжествомъ—празднованіемъ 25-лѣтняго юбилея Мореходныхъ Классовъ Яхтъ-Клуба.

За послѣдніе годы давно уже не приходилось говорить на страницахъ настоящаго очерка о дѣятельности этихъ Классовъ.

Ровно и однообразно изъ года въ годъ текла жизнь Классовъ, твердо поставленная при самомъ ихъ возникновеніи и неуклонно затѣмъ поддержи-

вавшаяся Завѣдывающимъ Классами В. Л. Ивановымъ, подъ общимъ руководствомъ Комитета Мореходныхъ Классовъ изъ членовъ С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба. Въ составѣ этого Комитета, съ года учрежденія Классовъ, 1876 года, перебывало 23 члена Яхтъ-Клуба и къ юбилейному году Комитетъ состоялъ изъ слѣдующихъ лицъ: Предсѣдателя А. И. Иванова и членовъ Д. И. Маршалова, Р. Р. Голике, В. Г. Струкгова, Э. И. Доллара, В. В. Эвальда, С. Е. Воробьева, Н. Н. Герасимова и В. Л. Иванова. За всѣ 25 лѣтъ въ Классахъ перебывало 30 преподавателей, изъ нихъ 10 состояли преподавателями за послѣднее время. За исключеніемъ первыхъ трехъ лѣтъ все остальное время, т. е. 22 года, завѣдывалъ Классами Викторъ Леонтьевичъ Ивановъ, преподававшій въ тоже время не морскія науки, ариѳметику, алгебру, геометрію и русскій языхъ. Основныя морскія науки, навигацію, астрономію, лоцію, а также тригонометрію, все время безпрерывно преподавалъ Дмитрій Максимовичъ Гончаровъ. За все время въ Классахъ перебывало 604 ученика. Изъ нихъ окончили курсъ и получили свидѣтельства о пріобрѣтеніи необходимыхъ познаній 320 учениковъ и выбыло, не окончивъ курса, 227. Интересуясь выясненіемъ результатовъ дѣятельности Мореходныхъ Классовъ, Комитетъ ко времени 25-тилѣтія собралъ свѣдѣнія о судьбѣ бывшихъ своихъ учениковъ, на сколько имѣлъ къ этому возможность, и получилъ точныя свѣдѣнія о 342 бывшихъ ученикахъ.

Гоночный шлюпъ съ выдвижнымъ килемъ „**Расинъ**“ П. П. Бекеля.

Изъ этихъ свѣдѣній было видно, что на морскихъ судахъ служили капитанами 18, помощниками капитановъ 60, и на разныхъ должностяхъ 88; на рѣчныхъ судахъ—капитанами 35, помощниками капитановъ 18. Затѣмъ имѣли занятія, связанныя съ мореходными знаніями, 47, оставили службу на морѣ 40, умерло и утонуло 36, а всего 342 ученика. Бывшіе и настоящіе ученики служили въ различныхъ пароходныхъ предпріятіяхъ и у частныхъ лицъ, совершая плаванья по всѣмъ морямъ, а также по русскимъ рѣкамъ. Содержаніе, получаемое ими колебалось въ предѣлахъ отъ 600 до 3000 р. въ годъ, а пять лицъ получали жалованье даже свыше 3000 р.

Достигнутые результаты послужили

причиною награжденія Мореходныхъ Классовъ тремя медалями, почетнымъ отзывомъ и дипломомъ I разряда за достигнутые ими успѣхи въ дѣлѣ образованія моряковъ торговаго флота. Эти блестящіе успѣхи Мореходныхъ Классовъ становятся особенно цѣнными, если принять во вниманіе тѣ незначительныя матеріальныя средства, которыми Классы располагали. Штатныя суммы, получавшіяся ежегодно Классами, выражались всего 3100 р. ежегодно. Впослѣдствіи же стали поступать еще пособія отъ Великаго Князя Александра Михаиловича 150 р., отъ С.-Петербургскаго Общества лоцмановъ 200 р., отъ Общества Финляндскаго легкаго пароходства 100 р. и отъ города С.-Петербурга 500 р., а всего 4050 р. Между тѣмъ ежегодный бюджетъ Мореходныхъ Классовъ возросталъ съ каждымъ годомъ и въ послѣднее время дошелъ до 5000 руб. Для покрытія расходовъ въ 5000 р. ежегодно приходилось изыскивать средства, чтобы закончить каждый годъ безъ дефицита. Пополненіе средствъ Классовъ производилось путемъ устройства празднествъ въ ихъ пользу, сбора пожертвованій и продажи изданій и учебниковъ Мореходныхъ Классовъ. Эта хлопотливая и трудная забота о средствахъ лежала на Комитетѣ Классовъ и съ ней онъ болѣе или менѣе удачно справлялся. Всего за 25 лѣтъ существованія Мореходныхъ Классовъ ими было получено 100459 р. 92 к., въ томъ числѣ пособій отъ разныхъ лицъ и учрежденій на 72950 р., и израсходовано 100380 р. 79 к.

На **„Лилитъ“**
А. Коровинъ, А. Семеновъ, Н. Шлейферъ
Е. Кунъ, Н. Маршаловъ, Г. Миллеръ, В. Шварцъ.

Празднованіе 25-тилѣтія Мореходныхъ Классовъ состоялось 15 апрѣля 1901 года въ помѣщеніи Яхтъ-Клуба въ присутствіи Командора, членовъ Яхтъ-Клуба и почетныхъ гостей. Послѣ молебна состоялся торжественный актъ, на которомъ были прочитаны результаты послѣдняго 1900—1901 учебнаго года, а затѣмъ краткія выдержки изъ отпечатаннаго очерка о 25-лѣтней дѣятельности Классовъ, а также отзывы о службѣ нѣкоторыхъ бывшихъ учениковъ классовъ, присланные отъ различныхъ обществъ и частныхъ лицъ. Предсѣдатель Императорскаго Общества Судоходства М. Ф. Мецъ сообщилъ о награжденіи Мореходныхъ Классовъ малою золотою медалью за полезную ихъ дѣятельность, а также о присужденіи медалей завѣдующему В. Л. Иванову и преподавателю Д. М. Гончарову. Тутъ же были прочитаны многочисленныя

привѣтствія и телеграммы отъ разныхъ учрежденій, начальствующихъ лицъ россійскихъ Яхтъ-Клубовъ и многихъ бывшихъ учениковъ Классовъ. По окончаніи акта состоялся завтракъ съ многочисленными тостами и рѣчами и пожеланіями процвѣтанія Мореходнымъ Классамъ и Рѣчному Яхтъ-Клубу. Чудная, чисто лѣтняя погода въ этотъ день способствовала особенно праздничному настроенію присутствовавшей публики, засидѣвшейся въ Яхтъ-Клубѣ до поздняго вечера *).

„Гейша“ въ Кунгсхамнѣ во время своего плаванія по Финляндскимъ шхерамъ.

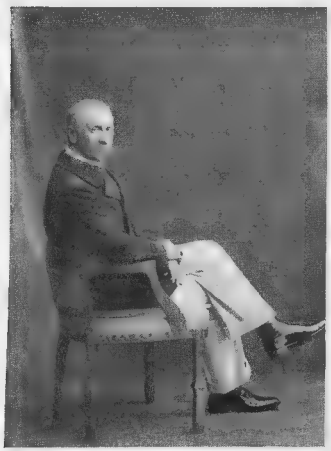
1902.

Какъ и въ минувшіе годы, и въ этомъ году Яхтъ-Клубъ снова понесъ тяжелую утрату. 10 декабря 1902 года скончался Командоръ Клуба почетный членъ адмиралъ Павелъ Николаевичъ Назимовъ.

Первое знакомство Павла Николаевича съ Рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ относится еще къ шестидесятымъ годамъ, когда онъ, будучи еще молодымъ флотскимъ офицеромъ, принялъ участіе въ устроенной Яхтъ-Клубомъ гонкѣ, въ 1863 г., побивъ на ней членовъ Яхтъ-Клуба. Здѣсь онъ близко сошелся съ нѣкоторыми изъ нихъ, полюбилъ Яхтъ-Клубъ и сталъ съ тѣхъ поръ часто его посѣщать. Долгое время Павелъ Николаевичъ состоялъ членомъ-сотрудникомъ Яхтъ-Клуба, а затѣмъ въ 1892 г., уже будучи контръ-адмираломъ и Начальникомъ Гидрографическаго Управленія, былъ избранъ въ почетные члены. Съ 1896 года, въ теченіе 4-хъ двухлѣтій, онъ былъ выби-

*) Всѣ подробныя свѣдѣнія о 25-лѣтней дѣятельности Мореходныхъ Классовъ изложены въ особомъ отпечатанномъ «Очеркѣ двадцатипятилѣтней дѣятельности Мореходныхъ Классовъ С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба.

раемъ Командоромъ Клуба. Занятія по службѣ, преклонный возрастъ, а въ послѣдніе годы и разстроенное здоровье не позволяли Павлу Николаевичу входить во всѣ мелочи обыденной жизни Яхтъ-Клуба, но его высокое служебное положеніе, связи и вліяніе дѣлали изъ него весьма цѣннаго для Клуба Командора. По его ходатайству Государь Императоръ принялъ званіе Почетнаго Члена Яхтъ-Клуба, при его же содѣйствіи послѣдовало Высочайшее соизволеніе на принятіе званія Почетнаго Члена Его Императорскимъ Высочествомъ Великимъ Княземъ Михаиломъ Александровичемъ, бывшимъ тогда Государемъ Наслѣдникомъ. Онъ же выхлопоталъ Клубу ежегодное ассигнованіе въ 200 р. на призы отъ имени Государя Наслѣдника и испросилъ у Августѣйшаго Покровителя Яхтъ-Клуба Великаго Князя Алексѣя Александровича разрѣшеніе на снятіе стѣснительнаго условія выдачи призовыхъ денегъ Морского Министерства исключительно на постройку въ шлюпочной мастерской Яхтъ-Клуба парусныхъ судовъ. Любовь его къ Клубу и заботливость объ интересахъ послѣдняго высказывались во всемъ. Тамъ, гдѣ требовалось его участіе, содѣйствіе или присутствіе, Павелъ Николаевичъ всегда былъ на своемъ мѣстѣ, была-ли это гонка, засѣданіе Комитета или Комиссіи, или какое-либо торжество. Въ особенности покойный Командоръ никогда не манкировалъ присутствовать въ качествѣ представителя Рѣчного Яхтъ-Клуба. Его привѣтливое со всѣми членами Клуба и одинаково ласковое и внимательное обращеніе дѣлали его личность особенно симпатичною всѣмъ яхтъ-клубистамъ. Насколько покойный близко къ сердцу принималъ интересы Клуба и старался, сколько могъ, всегда дѣйствительно быть ему полезнымъ показываютъ послѣдніе дни его жизни, когда онъ совершенно уже больной, всетаки энергично хлопоталъ по устройству 30 ноября клубскаго бала. Этотъ балъ былъ послѣднимъ днемъ, когда яхтъ-клубисты видѣли своего дорогого Командора. Покинувъ его, Павелъ Николаевичъ слегъ окончательно въ постель и болѣе съ нея уже не вставалъ, а 10 декабря пришла печальная вѣсть о его кончинѣ.



Членъ Комитета и Начальникъ гавани СПБ. р. Я.-К. **И. И. Бергманъ.** 1898—1910 г.

Въ 1902 году число членовъ незначительно уменьшилось противъ минувшаго года, въ составѣ же должностныхъ лицъ особыхъ перемѣнъ не произошло. Только въ число членовъ Техническаго Отдѣленія Комитета

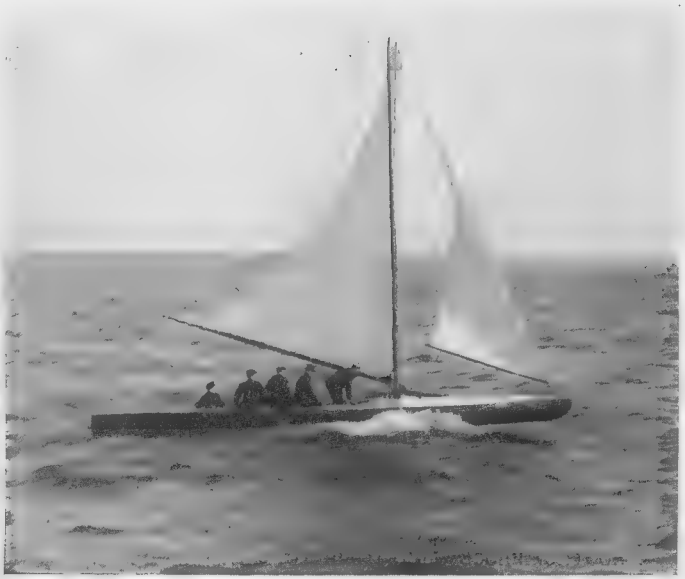
вмѣсто выбывшаго по очереди Н. А. Стефаница былъ выбранъ Н. Д. Маршаловъ Послѣдній былъ сыномъ почетнаго члена Д. И. Маршалова и уже нѣсколько лѣтъ былъ извѣстенъ въ Клубѣ, какъ одинъ изъ хорошихъ его рулевыхъ, взявшій не мало призовъ на парусныхъ гонкахъ.

Шлюпъ „**Смартъ**“ И. И. Бергмана.

Послѣ отказа мастера Э. Пломана, отъ продолженія работъ въ шлюпочной мастерской Яхтъ-Клуба, послѣдняя осталась безъ завѣдывающаго. Однако кризисъ этотъ въ 1902 г. былъ наскоро успѣшно улаженъ. Членъ Комитета И. И. Бергманъ, задумавъ строить для себя новую небольшую яхту, выписалъ для этого въ 1901 году изъ Америки чертежи отъ извѣстнаго конструктора Б. Кроуниншильда и поручилъ одному изъ бывшихъ рабочихъ Э. Пломана Іогану Энгу, работавшему прежде на верфи Г. В. Эша, завѣдывать этой постройкой, подъ личнымъ своимъ наблюденіемъ. Этому же І. Энгу заказалъ еще въ 1902 г. ботикъ съ выдвижнымъ килемъ членъ Клуба О. Ульманъ, выписавъ для этого соотвѣтствующіе чертежи отъ германскаго конструктора фонъ-Хагта. Такимъ образомъ работы въ мастерской Яхтъ-Клуба начались снова и вскорѣ Комитетъ призналъ возможнымъ заключить съ І. Энгомъ формальное условіе на аренду мастерской на 1902 г. съ платою 50 рублей, въ видѣ пробы.

Обѣ заказанныя яхты оказались очень хорошо построенными, всѣ увидали, что работаютъ въ клубской мастерской весьма добросовѣстно и на 1903 годъ стало поступать уже значительно большее количество заказовъ. Проба такимъ образомъ оказалась удачной и І. Энгъ занялъ прочно положеніе клубскаго мастера, весьма аккуратно работая вплоть до 1906 г.

Оба, вновь построенныя І. Энгомъ въ клубской мастерской судна, названныя владѣльцами: первое «Смартомъ», а второе «Забіякой», оказались очень хорошими ходоками. «Смартъ» взялъ въ своемъ разрядѣ призъ Морского Министерства, побивъ при этомъ такихъ конкуррентовъ, какъ «Гвендолинъ», «Трынъ-Трава» и выборгскія яхты «Гаидэ» и «Калоола». Другой призъ Морского Министерства, назначенный на этотъ годъ, получила новая яхта А. А. Коровина «Пируэтъ II». Увлекшись парусным гоночнымъ дѣломъ, этотъ молодой членъ Клуба заказалъ въ Америкѣ конструктору «Пардона», Дэггэну, новую гоночную яхту, названную имъ «Пируэтъ II». Эта яхта предназначалась ея владѣльцемъ для отбитія кубка М. И. Кази въ этомъ году отъ Выборгскаго Паруснаго Общества, отъ лица котораго должна была защищать кубокъ его яхта «Геррикъ II» Л. Гакмана, замѣчательный ходокъ, построенная по чертежамъ того же конструктора Дэггэна. Высылая въ С.-Петербургъ А. А. Коровину новую яхту, этотъ конструкторъ писалъ ему, что едва-ли она будетъ по своему ходу быстрѣе выборгскаго «Геррика», но во всякомъ случаѣ, она будетъ получать отъ послѣдняго порядочный учетъ и тѣмъ самымъ должна имѣть значительное передъ нимъ преимущество.



Гоночный шлюпъ съ выдвижнымъ килемъ **„Пируэтъ II“** А. А. Коровина.

По прибытіи въ Петербургъ, «Пируэтъ II» не замедлилъ показать свой удивительный ходъ. На состоявшейся въ 1902 г. въ Сестрорѣцкѣ морской парусной гонкѣ, вышедшей при великолѣпной погодѣ необыкновенно удачной и привлекшей на Сестрорѣцкую пристань множество публики, «Пируэтъ II» побилъ съ учетомъ рѣшительно всѣ участвующія яхты; безъ учета же уступилъ только двумъ «Лилитъ» и «Соколу», и то только потому, что тѣ ушли

„Геррикъ II“ Лео Гакмана, защитникъ кубка Кази въ 1892 году противъ „Пируэта II“.

отъ него въ лавировку при высокой и крутой волнѣ. На первомъ же въ галсѣ, въ бакштагъ, начавъ гонку предпослѣднимъ, «Пируэтъ» обошелъ всѣ яхты старшихъ классовъ. Петербуржцы первый разъ видѣли яхту, обладающую такимъ поразительнымъ ходомъ и полагали, что едва-ли можно найти болѣе достойнаго представителя отъ Яхтъ-Клуба для состязанія на кубокъ Кази противъ такого же ходока отъ Выборгскаго Общества «Геррика» Л. Гакмана, про котораго говорили, что онъ обладаетъ также феноменальнымъ ходомъ и не уступитъ «Пируэту II» по абсолютной скорости. Поэтому интересъ, возбужденный предстоящимъ состязаніемъ на кубокъ Кази въ Выборгѣ, былъ огромный и посмотрѣть на гонку отправилось множество членовъ Яхтъ-Клуба. Однако состязаніе это неудачно сложилось для Рѣчного Яхтъ-Клуба изъ-за неожиданной случайности,—разрыва грота у «Пируэта II», и кубокъ Кази не удалось отвоевать отъ выборгскихъ яхтсменовъ въ этомъ году. Но въ виду сдѣланнаго А. А. Коровинымъ новаго вызова на 1903 г., состязаніе между такими достойными соперниками должно было повториться въ слѣдующемъ году и потому вопросъ о преимуществахъ обоихъ соперниковъ остался пока открытымъ.

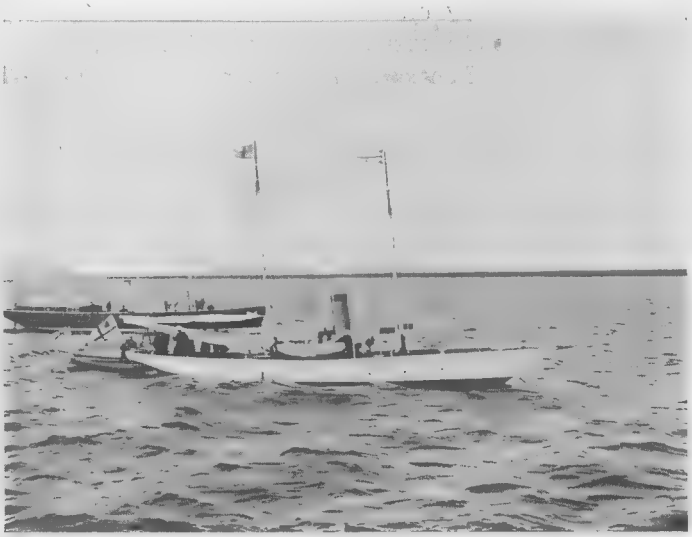
Команды яхтъ **„Геррика II“** и **„Пируэта II“** въ гонкѣ на кубокъ Кази въ 1902 г.

Лагерстремъ, Ж. Фавръ, Мальмгренъ II,
А. Коровинъ, Лео Гакманъ,
Н. Маршаловъ, П. Павловъ, В. Кузмичевъ, Д. Маршаловъ.

Помимо «Пируэта II» списокъ судовъ Рѣчного Яхтъ-

Клуба обогатился въ 1902 году новою яхтою «Сирена», принадлежавшей К. Картау и И. Гудовскому. Это было судно совершенно еще новаго для петербургскихъ водъ типа. «Сирена» была построена въ Гамбургѣ и будучи довольно большимъ судномъ, кромѣ обычныхъ парусовъ шлюпа имѣла еще вспомогательный моторный двигатель въ 4 силы и выдвижной киль, безъ котораго осадка ея не превышала 3 футъ. Для прогулокъ и катанья это было незамѣнимое судно и ея любезные владѣльцы доставляли массу удовольствія своимъ сотоварищамъ—членамъ Клуба, приглашая ихъ прокатиться на своей интересной яхтѣ.

Изъ числа прочихъ судовъ, поступившихъ въ списки Яхтъ-Клуба въ этомъ году, заслуживали вниманія еще двѣ паровыхъ яхты—«Койотъ» В. А. Олсуфьева и «Забава» К. А. Уткина. На послѣдней паровая машина была лишь вспомогательной, а яхта имѣла полное вооруженіе парусной шхуны.



Паровая яхта **„Койотъ“** В. А. Олсуфьева.

На поступившей также въ 1902 г. въ списки судовъ Клуба яхтѣ «Регина», бывшей въ свое время хорошимъ гоночнымъ судномъ, владѣлецъ ея Р. В. Бутцъ совершилъ интересное плаванье по Аландскимъ, Абосскимъ и другимъ финляндскимъ шхерамъ. Представивъ въ Комитетъ подробнѣйшее описаніе своего перехода въ видѣ отдѣльной книги съ вахтеннымъ журналомъ и со множествомъ интересныхъ фотографій, онъ былъ удостоенъ за это описаніе почетнаго приза имени В. Ю. Познанскаго.

Кромѣ этого плаванья «Регины» яхтами Клуба было сдѣлано въ 1902 г. много дальнихъ плаваній. Двѣ яхты, «Тельма» и «Гейша», ходили въ Стокгольмъ, но однако ни одинъ изъ ихъ владѣльцевъ не далъ никакихъ свѣдѣній о своихъ путешествіяхъ.

1902 г.

О парусныхъ гонкахъ сезона 1902 года можно сказать, что онѣ вообще отличались и большимъ оживленіемъ и спортивнымъ интересомъ. На большой гонкѣ гоночной недѣли, 21 іюля, участвовало много финляндскихъ яхтъ и изъ числа ихъ первый разъ увидѣлъ Петербургъ знаменитую нюландскую яхту «Рараху» К. Вазашерна, со знаменитымъ Б. Бреннеромъ на рулѣ, а также оригинальнаго «Альдебарана», Г. Эстландера. Отъ Фридрихсгамскаго Паруснаго Общества пришла «Илька» И. Вейлина, а представителями Выборгскаго Паруснаго Общества были «Аріадна» (б. «Злючка») Тесслева, «Калоола» Г. Форсмана, «Гаидэ» Г. Валя и «Вигвамъ» А. Сергѣева. Записанная на эту гонку Фридрихсгамская яхта «Велламо» г. Лайне не явилась и участвовала лишь на слѣдующей гонкѣ, 11 августа. Изъ всѣхъ иногороднихъ яхтъ «Рараху», «Альдебаранъ» и «Вигвамъ» получили по первому призу, а «Гаидэ» достался третій. Почетный призъ Государя Наслѣдника взялъ въ этомъ году «Пардонъ» Н. и Д. Маршаловыхъ. Эта же яхта снова взяла всѣ призы въ своемъ классѣ и ей снова, въ третій разъ, былъ присужденъ дополнительный почетный кубокъ за наиболѣе успѣшное участіе въ гонкахъ сезона.

Не довольствуясь одними петербургскими состязаніями, нѣсколько членовъ Клуба участвовали на своихъ яхтахъ и на гонкахъ другихъ клубовъ и изъ нихъ Шварцъ и Мюллеръ на «Лилитъ» заработали въ Выборгѣ первый призъ. Далѣе яхта Рѣчного Яхтъ-Клуба «Утѣха» (прежняя «Княжна») А. К. Гонценбаха, въ Невскомъ Яхтъ-Клубѣ взяла Императорскій призъ побивъ «Орленка» Невскаго Яхтъ-Клуба, яхту Государя Императора, записанную въ томъ же Клубѣ и шедшую подъ управленіемъ лейтенанта Вейсъ, и іолъ Рѣчного Яхтъ-Клуба «Призракъ».

Уже давно на гонкахъ петербургскихъ клубовъ яхты Рѣчного Яхтъ-Клуба составляли всегда преобладающее большинство.

Въ этомъ году къ существующимъ паруснымъ клубамъ Петербурга прибавилось еще одно новое—Гаванское Парусное Общество, яхты и члены котораго сразу же начали принимать дѣятельное участіе на петербургскихъ гонкахъ.

Въ 1902 году на парусныхъ состязаніяхъ примѣнялись вновь изданныя гоночныя правила парусныхъ гонокъ, значительно отличавшіяся отъ дѣйствовавшихъ раньше съ 1898 года. Какъ тѣ правила, такъ и новыя были выработаны общими трудами Соединенной Гоночной Комиссіи Петербургскихъ Парусныхъ Клубовъ и Обществъ, продолжавшей замѣчательно дружно дѣйствовать все время со дня своего возникновенія. Главнѣйшія преобразованія касались системы сигнализаціи во время гонокъ, производства на нихъ стартовъ, таблицъ учета времени и измѣренія яхтъ, подачи протестовъ и выдачи при-

Стартъ гонки 21 іюля 1902 года на призъ Государя Наслѣдника (II классъ) и Вице-Командора А. Ф. Мертенса (I классъ).

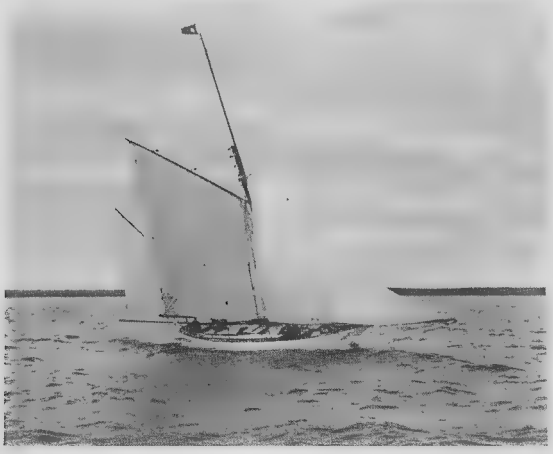
„Пардонъ“ (призъ Госуд. Насл.), „Сквирль“, „Дельфинъ“ (призъ А. Ф. Мертенса), „Альма“.

зовъ. Почетнымъ членомъ Д. И. Маршаловымъ была составлена, примѣнительно къ новому Сигнальному Международному Своду, особая таблица сигнализаціи флагами свода, отличавшаяся крайней простотою и главнымъ образомъ тѣмъ, что всѣ сигналы во время гонокъ производились однимъ лишь флагомъ, вмѣсто прежнихъ сигналовъ изъ трехъ и четырехъ флаговъ. Затѣмъ сильно сокращено было время стартовъ каждаго класса. Прежде для этого давалось 20 минутъ времени и вслѣдствіе этого начало гонки растягивалось часа на два и болѣе, сильно утомляя тѣмъ и участниковъ гонки и Гоночную Комиссію. Теперь же для старта каждаго класса требовалось лишь 5 минутъ и все начало гонки ограничивалось 30—40 минутами. Новая таблица учета, составленная членомъ Техническаго Отдѣленія Комитета Н. Д. Маршаловымъ, также существенно разнилась отъ прежней. Въ ней принималась во вниманіе сила вѣтра на гонкахъ, какъ это практиковалось на германскихъ состязаніяхъ, и потому составлено было 4 отдѣльныхъ таблицы учета для разныхъ по силѣ вѣтровъ. Интересными являлись также и новыя правила подачи протестовъ, съ приложеніемъ къ каждому протесту 10 рублей, невозвращаемыхъ въ случаѣ признанія протеста неправильнымъ. Мѣра эта заставляла болѣе осмотрительно относиться къ протестамъ. Количество призовъ по новымъ правиламъ расчитывалось по числу записавшихся яхтъ, а не по числу прошедшихъ створъ въ началѣ гонки, и конечно тѣмъ способствовало увеличенію числа гоняющихся судовъ. Не лишались приза и яхты, шедшія одними въ своихъ классахъ. Онѣ должны были побить нисшія призовыя яхты ближайшихъ нисшихъ классовъ и такимъ образомъ и для нихъ призъ доставался не легко, а послѣ состязанія, и подъ часъ довольно нелегкаго. Эти новыя правила значительно упрощали гонки и дѣлали ихъ болѣе интересными въ спортивномъ отношеніи.

„Возвращеніе съ гонки“.
„Жирофля“, „Пардонъ“, „Пируэтъ II. „Морвина“.

1902 г.

Насколько успѣшно и оживленно проходили парусныя гонки Клуба 1902 года, настолько же вяло и малоинтересно складывались его гребныя состязанія. Гребцы Яхтъ-Клуба насчитывались уже единицами и въ 1902 г. отличилась только одна двойка съ командою изъ В. Лидваля и П. Павлова, съ рулевымъ Ф. Бергманомъ, взявшая на гонкѣ СПБ. Гребного Общества почетный призъ Бауермейстера. Въ большомъ же состязаніи гребцовъ-любителей С.-Петербурга, 29 іюня, яхтъ-клубская двойка П. Лидваль и В. Витманъ съ рулевымъ В. Лидвалемъ получила призъ въ разрядѣ младшихъ гребцовъ. На гребныхъ гонкахъ Клуба не могло состояться въ 1902 г. даже состязанія четверокъ на почетный призъ Великаго Князя Владиміра Александровича, представлявшій всегда главный призъ сезона гребныхъ Яхтъ-Клубскихъ гонокъ.



Іолъ „Утѣха“ А. К. Гонценбаха.

Въ этомъ году, на основаніи Высочайше утвержденнаго, 6 мая 1902 г., мнѣнія Государственнаго Совѣта о реформѣ мореходнаго образованія въ Имперіи, Мореходные Классы С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба были преобразованы въ «Училище Дальняго Плаванія», которому затѣмъ было присвоено дополнительное наименованіе «Императора Петра I», и послѣднее было принято въ казну. Пріемъ учениковъ въ Классы былъ прекращенъ и только оставшимся ученикамъ ихъ была дана возможность заканчивать свое мореходное образованіе при новомъ училищѣ вплоть до 1 іюля 1905 г. Бывшій Завѣдующій Классами В. Л. Ивановъ былъ назначенъ Начальникомъ новаго училища и награжденъ чиномъ Дѣйствительнаго Статскаго Совѣтника.

Такимъ образомъ скромное дѣтище Яхтъ-Клуба, просуществовавшее 25 лѣтъ при довольно трудныхъ условіяхъ и выпустившее значительное количество дѣльныхъ и знающихъ коммерческихъ моряковъ, вылилось въ большое спеціальное, вполн самостоятельное училище, которое незамедлило расширить свою дѣятельность. Въ 1905 году было образовано при

немъ новое отдѣленіе—механическое или новое «училище судовыхъ механиковъ» и затѣмъ предполагалось еще открытіе отдѣла судостроительнаго.

Скромный капиталъ, когда-то собранный подпискою среди членовъ Яхтъ-Клуба для учрежденія Мореходныхъ Классовъ, проценты съ котораго шли на содержаніе ихъ, былъ возвращенъ конечно Яхтъ-Клубу и причисленъ къ суммамъ запаснаго его капитала. Для сохраненія въ новомъ училищѣ памяти о Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ и для связи съ нимъ было постановлено учредить въ немъ три стипендіи имени В. Ю. Познанскаго, А. И. Лера и П. Н. Назимова, трехъ Командоровъ Яхтъ-Клуба, наиболѣе интересовавшихся дѣятельностью Классовъ. Представителями Клуба на время пребыванія въ Училищѣ бывшихъ учениковъ Мореходныхъ Классовъ были назначены А. И. Ивановъ и Р. Р. Голике, изъ которыхъ затѣмъ первый остался въ Совѣтѣ Училища вплоть до своей смерти, въ 1909 г.

„Смартъ“ И. И. Бергмана на гонкѣ на призъ Морского Министерства въ 1902 году.

1903.

Въ былые годы С.-Петербургскій рѣчной Яхтъ-Клубъ довольно часто имѣлъ счастіе принимать у себя Августѣйшихъ Гостей. Но за послѣднее время уже давно не было столь желанныхъ Посѣтителей въ помѣщеніи Клуба. Только лишь въ 1903 году Яхтъ-Клубъ былъ снова осчастливленъ посѣщеніемъ Почетнаго своего Члена Его Императорскаго Высочества Государя Наслѣдника и Великаго Князя Михаила Александровича.

Его Императорское Высочество прибылъ въ Яхтъ-Клубъ 5 мая и былъ встрѣченъ Вице-Командоромъ А. Ф. Мертенсомъ, Начальникомъ Гавани И. И. Бергманомъ, Членомъ Комитета Э. А. Ломачемъ и нѣсколькими членами Яхтъ-Клуба, случайно бывшими въ этотъ день въ Клубѣ. Посѣщеніе это было неожиданнымъ и Комитетъ о немъ увѣдомленъ былъ лишь часа за два. Осмотрѣвъ Яхтъ-Клубъ и его суда, Его Высочество выра-

зилъ желаніе покататься подъ парусами. Желаніе Государя Наслѣдника было тотчасъ-же исполнено и Его Высочество на ботикѣ «Даймондъ» Шварца и Миллера, подъ управленіемъ Вице-Командора, сдѣлалъ нѣсколько галсовъ передъ Яхтъ-Клубомъ. Послѣ парусной прогулки Государь Наслѣдникъ изволилъ откушать въ помѣщеніи Яхтъ-Клуба чай, милостиво бесѣдуя все время съ присутствовавшими членами Клуба. Затѣмъ, собственноручно написавъ Свое Имя въ книгѣ почетныхъ посѣтителей Яхтъ-Клуба, Его Высочество изволилъ отбыть, выразивъ Вице-Командору А. Ф. Мертенсу Свое удовольствіе и благодарность.

Послѣ этого посѣщенія Государемъ Наслѣдникомъ былъ пріобрѣтенъ состоявшій въ спискѣ судовъ Яхтъ-Клуба и принадлежавшій О. О. Ульману новый ботикъ «Нордъ», который Его Высочество выразилъ желаніе оставить въ спискѣ судовъ Яхтъ-Клуба. Патентъ на право поднятія флага на ботикѣ, уставъ и памятная книжка Яхтъ-Клуба за 1902 г. были вручены Его Высочеству въ іюлѣ мѣсяцѣ въ Красномъ селѣ Вице-Командоромъ, милостиво принятымъ лично Его Высочествомъ.

Почетный членъ СПБ. р. Я.-К.
Д. И. Маршаловъ.
† въ 1903 г.

Постоянныя за послѣдніе годы тяжелыя для Клуба утраты старѣйшихъ членовъ въ 1903 году увеличились еще одной. 12 января скончался одинъ изъ дѣятельнѣйшихъ членовъ Яхтъ-Клуба съ года его основанія и его неутомимый работникъ, почетный членъ Дмитрій Ивановичъ Маршаловъ.—«Имя Дмитрія Ивановича» — такъ докладывалось Комитетомъ членамъ Клуба на годовомъ Общемъ Собраніи въ апрѣлѣ 1903 г.—«тѣсно связано со всей сорокатрехлѣтней исторіей С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба. Хотя покойный и не былъ въ числѣ учредителей его, но состоялъ членомъ съ первыхъ дней существованія Клуба, занимая за это время самыя различныя, отвѣтственныя должности. Ни одно событіе въ жизни Яхтъ-Клуба, касалось-ли оно спортивной, хозяйственной или технической стороны, не обходилось безъ самаго горячаго участія со стороны Дмитрія Ивановича. Состоя въ теченіе 38 лѣтъ членомъ Комитета, покойный занималъ въ разное время должности Вице-Командора, Начальника гавани, Распорядителя шлюпочной мастерской, Члена Гоночной Комиссіи, Члена Комитета Мореходныхъ Классовъ и даже Секретаря Яхтъ-Клуба. Въ первые дни существованія Яхтъ-

Клуба, когда въ немъ особенно процвѣталъ гребной спортъ, Д. И. Маршаловъ былъ однимъ изъ выдающихся гребцовъ Клуба. Четверка, на которой Дмитрій Ивановичъ былъ загребнымъ, долгое время считалась непобѣдимой. Парусный спортъ имѣлъ въ лицѣ его также виднаго активнаго представителя. Первый призъ, на первой парусной гонкѣ Яхтъ-Клуба въ 1860 г., былъ взятъ на ботикѣ «Волна» Дмитріемъ Ивановичемъ. Всего же было имъ взято на гонкахъ Яхтъ-Клуба до 30 призовъ, въ томъ числѣ 5 призовъ Морского Министерства. Время завѣдыванія шлюпочною мастерскою Яхтъ-Клуба Д. И. Маршаловымъ было однимъ изъ лучшихъ моментовъ процвѣтанія яхтъ-клубскаго судостроенія. Подъ его наблюденіемъ были построены лучшія яхты того времени «Забава», «Витязь», «Хива» (Зюйдъ-Вестъ), «Гого», «Корсаръ», «Интрига» и «Ундина», а также и два бота крейсера для Общества спасанія на водахъ. Въ качествѣ члена Комитета онъ ревностно работалъ въ теченіе всей своей жизни, при чемъ нельзя не вспомнить о составленныхъ имъ «Сигнальной книжкѣ Яхтъ-Клуба» и таблицахъ курсовъ для плаванія въ Невской губѣ, о дѣятельномъ его участіи въ составленіи юбилейнаго очерка Яхтъ-Клуба за 25 лѣтъ, въ разработкѣ правилъ для гонокъ на кубокъ Кази и наконецъ, въ введеніи новой сигнализаціи флагами на гонкахъ Клуба въ 1902 г. Словомъ этотъ краткій перечень дѣятельности покойнаго, какъ члена Яхтъ-Клуба, достаточно указываетъ, какъ онъ любилъ Яхтъ-Клубъ, какъ близко стоялъ къ его насущнымъ интересамъ и какое энергичное участіе принималъ онъ въ дѣлѣ развитія воднаго спорта вообще. Въ свое время первоклассный рулевой, морякъ теоретикъ, конструкторъ, онъ былъ яхтсменомъ, разносторонне свѣдующимъ и разносторонне дѣятельнымъ».

Кубокъ Д. И. Маршалова.

Послѣ смерти Д. И. Маршалова Рѣчной Яхтъ-Клубъ получилъ отъ сыновей покойнаго, также членовъ Яхтъ-Клуба, 300 р., которые онъ завѣщалъ Клубу и проценты съ которыхъ, по мѣрѣ накопленія, предназначались покойнымъ на выдачу призовъ его имени на парусныхъ гонкахъ. Кромѣ того 14 марта 1903 года Н. Д. и Д. Д. Маршаловыми былъ поднесенъ еще Яхтъ-Клубу въ память о ихъ отцѣ кубокъ, какъ почетный переходящій призъ имени покойнаго для розыгрыша на парусныхъ гонкахъ Рѣчного Яхтъ-Клуба.

Стоянка яхтъ Петербургскихъ Яхтъ-Клубовъ на Большой Невѣ во время празднованія 200-лѣтія основанія г. С.-Петербурга.
Шхуна „Гейша".

Этимъ имя Д. И. Маршалова увѣковѣчивалось не только среди членовъ Яхтъ-Клуба, его современниковъ, лично его знавшихъ, но и среди членовъ Яхтъ-Клуба будущаго поколѣнія.

Въ 1903 году навигація открылась очень рано и также рано начался парусный сезонъ. Это много способствовало дѣятельной работѣ Яхтъ-Клубистовъ по приготовленію къ большимъ воднымъ торжествамъ, входящимъ въ программу празднованія въ текущемъ году 200-лѣтняго юбилея основанія города С.-Петербурга.

15 и 16 мая огромная эскадра яхтъ Петербургскихъ Яхтъ-Клубовъ принимала участіе въ церемоніи открытія Троицкаго моста Государемъ Императоромъ, занимая назначенныя ей по особой диспозиціи мѣста между Троицкимъ и Дворцовымъ мостами, гдѣ и присутствовала 16 мая при торжественномъ открытіи новаго моста, а также при перевезеніи верейки Петра Великаго отъ его домика на Петербургской сторонѣ къ памятнику Петра на Сенатской площади и обратно. Яхты стояли расположенными въ три кильватерныя линіи и разстановкой ихъ распоряжались члены Рѣчного Яхтъ-Клуба Н. Н. Шлейферъ и Н. Д. Маршаловъ, при содѣйствіи катеровъ Рѣчной Полиціи и нанятыхъ для того буксирныхъ пароходовъ В. В. Григорьева. Главное наблюденіе за диспозиціей судовъ лежало на Предсѣдателѣ Соединенной Комиссіи изъ представителей Петербургскихъ водныхъ Обществъ по празднованію юбилея Петербурга В. А. Олсуфьевѣ.

Никогда еще петербургская публика не видала на Невѣ такого огромнаго количества яхтъ. Это было совершенно новое для нея зрѣлище и поэтому-то во всѣ дни стоянки яхтъ въ Невѣ набережная была покрыта сплошной толпой народа.

Всѣ яхты по диспозиціи были разставлены въ такомъ порядкѣ: *)

Новый Троицкій мостъ.

Орленокъ.	Богема.	Морвина.	
Отрада.	Попытка (Гав.).	Дельфинъ.	
Нѣга (Гав.).	Орнзей (Нев.).	Ершикъ (Нев.).	
Гвендолинъ.	Сага.	Ряпушка (Нев.).	
Орленокъ (Нев.).	Гейша.	Плотвичка (Нев.).	
Ольга	Лахта.	Нельма (Нев.).	
Глорія Део.	Койотъ.	Пискарь (Нев.).	
Жучекъ (Нев.).	Лилитъ.	Думка (Нев.).	
Хильда.	Фэй.	Тучка (Гав.).	
Юнона.	Задоръ (Пар.).	Расинъ (Гав.).	
Чудо (Гав.).	Астарта.	Оса (Пар.).	
Камбала (Пар.).	Ленора.	Комаръ (Пар.).	
Сонъ (Имп.).	Исультъ.	Пчелка (Пар.).	
Сирена.	Редланцеръ (Пар.).	Сафо.	
Орелъ (Имп.).	Пируэтъ II.	Кика (Гав.).	
	Кри-Кри.	Женя.	
		Забіяка.	
	Галера Петровск. времени.	Пируэтъ I.	

Дворцовая набережная.

Дворцовый мостъ.

Всего такимъ образомъ принимали участіе въ этой диспозиціи 49 яхтъ, въ томъ числѣ 2—Императорскаго, 26—СПБ. рѣчного Яхтъ-Клуба, 6—Паруснаго Клуба, 9—Невскаго Яхтъ-Клуба и 6—Гаванскаго Паруснаго Общества. Къ сожалѣнію много яхтъ Рѣчного, Петровскаго и Шуваловскаго Яхтъ-Клубовъ не успѣли принять участіе въ торжествѣ вслѣдствіе посадки на мель ведшаго ихъ въ Большую Неву буксира «Силачъ». При прохожденіи процессіи съ Петропавловской крѣпости послѣдовалъ салютъ въ 31 выстрѣлъ, по второму выстрѣлу котораго всѣ стоявшія въ Невѣ суда разцвѣтились флагами. Чудная, чисто лѣтняя погода способствовала красотѣ всей картины, а дувшій все время хорошій W-вый вѣтерокъ далъ возможность нѣсколькимъ яхтамъ, послѣ обратнаго прохожденія процессіи, покататься подъ парусами въ столь необычныхъ водахъ, какъ Б. Нева между Троицкимъ мостомъ и Сенатомъ. Это были яхты «Сага» Н. и Д. Маршаловыхъ, «Морвина»—О. Китнера, «Отрада»—П. Павлова, «Расинъ»—Н. Подгорнова и «Думка»—Я. Бѣляева.

Большая часть зрителей впервые видѣла на Невѣ суда подъ парусами и конечно любовалась столь рѣдкимъ для нея зрѣлищемъ. Къ вечеру

Безъ обозначенія—яхты СПБ. рѣчного Яхтъ-Клуба, (Имп.)—Императорскаго Яхтъ-Клуба, (Пар.)—Паруснаго Клуба, (Нев.)—Невскаго Яхтъ-Клуба, (Гав.)—Гаванскаго Паруснаго Общества.

„Сага“ и „Морвина“ подъ парусами на Большой Невѣ
во время юбилейныхъ празднествъ.

„Сирена“, Р. Я.-К. „Кика“, Г. П. О. „Редланцеръ“, П. К. „Сонъ“, И. Я.-К. „Исультъ“, Р. Я.-К. „Сафо“. Р. Я.-К.

Стоянка яхтъ Петербургскихъ Яхтъ-Клубовъ на Большой Невѣ во время празднованія 200-лѣтняго юбилея основанія С.-Петербурга, 15—17 мая 1903 года.

16 мая буксиры стали разводить яхты къ Николаевскому мосту, а ночью всѣ онѣ направились въ свои клубы.

Второю половиной водныхъ юбилейныхъ празднествъ были юбилейныя парусныя гонки 25 и 26 мая, устроенныя г. С.-Петербургомъ.

Большая гонка 25 мая, устроенная городомъ на особые юбилейные призы при содѣйствіи въ качествѣ Гоночной Комиссіи избранныхъ лицъ отъ Петербургскихъ Яхтъ-Клубовъ прошла очень оживленно, привлекши значительное число участниковъ. Здѣсь особенно отличались новая яхта Рѣчного Яхтъ-Клуба «Сага» Н. и Д. Маршаловыхъ, недавно купленная изъ Гельсингфорса. Она побила безъ учета не только своихъ конкурентовъ, но и яхты высшихъ классовъ «Лилитъ»,«Ленору», «Редланцеръ», уступивъ одной только гоночной яхтѣ Пируэту II. Два большихъ парохода, одинъ съ Гоночной Комиссіей, другой съ публикой и музыкой, слѣдили за этой интересной гонкой и слѣдовали по курсу большихъ яхтъ. Первые юбилейные призы на этой рѣдкой гонкѣ получили слѣдующія яхты: «Редланцеръ» —Н. Козлова и Покровскаго, «Сага»—Н. и Д. Маршаловыхъ, «Пируэтъ II»—А. Коровина, «Хильда» — И. Швабе, «Камбала»—Л. Белау, «Расинъ» Н. Подгорнова, «Пардонъ» П. Павлова, «Аакки»—Е. Куна, а затѣмъ нѣсколько военныхъ катеровъ, вельботовъ и частныхъ судовъ.

Шлюпъ „Сага“ Н. Д. и Д. Д. Маршаловыхъ.

26 мая происходили особыя юбилейныя гонки на Петергофскомъ рейдѣ на спеціальные почетные кубки, пожертвованные по случаю юбилея старѣйшими Петровскими частями Гвардіи, Преображенскимъ полкомъ и Батареей

Великаго Князя Михаила Павловича Л.-Гв. 1-й Артиллерійской Бригады, бывшей Петровской Бомбардирской ротой. Первый кубокъ былъ назначенъ для совмѣстной гонки яхтъ V—VIII классовъ, въ которомъ снова побѣдительницей вышла «Сага»—Н. и Д. Маршаловыхъ, побившая тѣхъ же «Лилитъ», «Ленору», «Редленцера» и «Хильду», но уже съ учетомъ, такъ какъ дулъ хорошенькій W въ $2^1/_2$—3 балла и эти яхты могли показать свой настоящій ходъ. Въ состязаніи на Артиллерійскій Кубокъ побѣду одержалъ «Пируэтъ II»—А. Коровина, легко побившій «Морвину» и «Камбалу». Оба кубка такимъ образомъ попали во владѣніе СПБ. рѣчного Яхтъ-Клуба.

Ботикъ съ выдвижнымъ килемъ „Аакки“ Е. А. Куна.

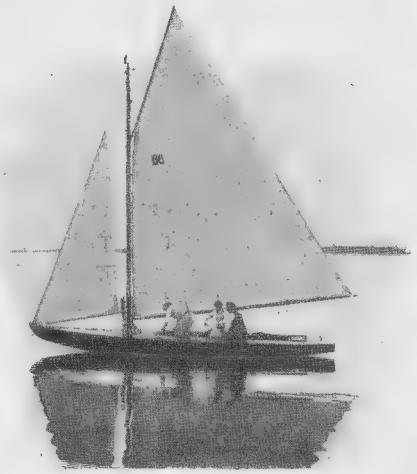
Помимо этихъ гонокъ, 1 іюня была устроена рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ парусная гонка также въ память 200-лѣтняго юбилея С.-Петербурга, на которой всѣмъ участвовавшимъ яхтамъ выдавались особые юбилейные жетоны. Здѣсь получили первые призы «Лилитъ», «Сага», «Наташа», «Пируэтъ II», «Пируэтъ I», «Пардонъ» и «Женя».

Дувшій во время этой гонки свѣжій ONO въ 3 балла, съ налетавшими по временамъ порывчиками, оказался не подъ силу ботикамъ «Аакки» Е. Куна и «Расину» Н. Подгорнова. Первый изъ нихъ, идя на фордевиндъ, зарылся носомъ въ высокой крутой волнѣ и опрокинулся. Команда его, состоявшая изъ владѣльца Е. Куна и матроса, оказалась въ водѣ, но была вскорѣ принята на бортъ ботика «Женя» съ рулевымъ М. Пфефферомъ, ботикъ «Аакки» былъ унесенъ волнами и вѣтромъ въ заливъ. Только къ вечеру отправившіеся на «Первенцѣ» нѣсколько членовъ Клуба, вмѣстѣ съ Е. Куномъ, не безъ трудовъ нашли ботикъ недалеко отъ Морского Канала на траверзѣ Петергофа и привели съ собою въ Яхтъ-Клубъ на буксирѣ. Другой ботикъ съ выдвижнымъ килемъ «Расинъ»,—яхта молодого Гаван-

скаго Общества—также опрокинулся около Елагинскаго маяка и команда его была немедленно принята на послѣдній.

Въ этомъ году состоялось первое состязаніе на переходящій кубокъ Д. И. Маршалова, пожертвованный его сыновьями въ началѣ 1903 года, для малыхъ яхтъ I и II класса, состоявшее изъ двухъ отдѣльныхъ гонокъ. Отбивать кубокъ явились суда Паруснаго Клуба, Гаванскаго Паруснаго Общества и Шуваловскаго Яхтъ-Клуба. Благодаря штилевой погодѣ эти гонки затянулись, но въ общемъ онѣ прошли довольно интересно и побѣда досталась новой яхтѣ И. И. Бергмана «Фриски», побившей непобѣдимаго до того «Пардона» П. Павлова. Кубокъ Д. И. Маршалова такимъ образомъ на первый годъ остался за Рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ.

Также интересно прошли и всѣ другія гонки этого сезона, только большую гонку на гоночной недѣлѣ, на которую было записано 43 яхты, пришлось отложить изъ-за штиля и перенести на 15 августа, когда она благодаря на этотъ разъ прекрасной погодѣ, удалась вполнѣ. Въ ней принимала участіе новая выборгская яхта «Перкелита» Г. Валя, но однако она не могла побить съ учетомъ времени «Лилитъ» и потому не получила приза.



Шлюпъ съ выдвижнымъ килемъ **„Фриски“** И. И. Бергмана.

Столь удачно проходившая въ минувшіе годы гонка въ Сестрорѣцкѣ состоялась и въ этомъ году, но прошла далеко не такъ успѣшно, какъ раньше. Многія изъ записанныхъ яхтъ изъ-за очень свѣжаго вѣтра совсѣмъ не явились къ старту и въ гонкѣ приняло участіе только небольшое ихъ количество. Героемъ дня явилась новая яхта А. Н. Семенова «Опытъ», великолѣпно проведшая всю гонку и побившая всѣхъ прочихъ ея участниковъ, за что была награждена призомъ Великаго Князя Алексѣя Александровича.

На этой яхтѣ ея конструкторъ А. П. Фанъ-деръ-Флитъ примѣнилъ впервые свою теорію истеченія отработанныхъ частицъ воздуха и воды, для чего какъ въ парусахъ «Опыта», такъ и въ плавникѣ его киля съ бульбомъ были сдѣланы особыя отверстія, имѣвшія цѣлью выпускать частицы воздуха и воды. Однако опытъ съ «Опытомъ» и его «дырчатыми» парусами совсѣмъ не удался; эта яхта въ лавировку совершенно не могла идти.

Стартъ гонки на кубокъ Д. И. Маршалова въ 1903 году (2-я гонка).

Только, когда дыры были зашиты, «Опытъ» показалъ свой настоящій ходъ, одержавъ блестящую побѣду на гонкѣ въ Сестрорѣцкѣ.

Изъ остальныхъ же новыхъ яхтъ обращали на себя вниманіе двѣ построенныя въ мастерской Яхтъ-Клуба І. Энгомъ по американскимъ чертежамъ, первая—Мовэра, а вторая—Б. Кроуниншильда. Это были ботики съ выдвижными килями «Ааккі» и «Фриски», о которыхъ уже упоминалось раньше. Оба ботика въ теченіе сезона имѣли по нѣскольку значительныхъ побѣдъ и въ томъ числѣ взяли по призу Морского Министерства. Кромѣ нихъ въ число судовъ Яхтъ-Клуба вступилъ еще въ 1903 году огромный тендеръ «Магдаленъ» М. Верстарата, построенный въ Або по чертежу Вестина, представлявшій собой прекрасный морской крейсеръ, съ великолѣпно расположенными и обставленными каютами.

Въ этомъ году Рѣчному Яхтъ-Клубу опять не удалось отбить у Выборгскаго Паруснаго Общества кубка Кази. Состязаніе между прошлогодними соперниками на кубокъ, «Геррикомъ II» и «Пируэтомъ II», было повторено, причемъ на послѣднемъ шла новая команда. Во время гонки дулъ небольшой вѣтеръ, столь желанный владѣльцемъ «Пируэта» А. А. Коровинымъ, но все это не избавило его отъ вторичнаго пораженія и кубокъ Кази остался за Выборгскимъ Паруснымъ Обществомъ.

О гребныхъ гонкахъ въ 1903 году не приходится почти совсѣмъ говорить, такъ какъ гребцовъ становилось въ Клубѣ съ каждымъ годомъ все меньше и меньше, команды обыкновенно составлялись совершенно случайно и гребное клубское дѣло приближалось къ полному упадку. Понятно, что состязанія на почетный флагъ въ 1903 г. не было и званіе перваго гребца Яхтъ-Клуба

осталось не разыграннымъ. Въ большомъ состязаніи гребцовъ-любителей, 6 іюля, однако команда Яхтъ-Клуба, состоящая изъ Павлова, Витмана и рул. Плате, принимала еще участіе въ разрядѣ парныхъ двоекъ для младшихъ гребцовъ и даже взяла первый призъ. Въ юбилейной же гребной гонкѣ г. С.-Петербурга яхтъ-клубскіе гребцы не выступали, юбилейный кубокъ Л.-Гв. Семеновскаго полка достался СПБ. Гребному Обществу.

За-то замѣтно, съ каждымъ годомъ, развивались все болѣе и болѣе крейсерскія плаванья членовъ клуба. Почти въ каждомъ сезонѣ теперь какая-нибудь яхта ходила въ Стокгольмъ. Плаванье въ шхеры совершали уже десятки яхтъ, а въ этомъ году еще состоялись два плаванья, выходящія изъ ряда обычныхъ. Одно изъ нихъ совершилъ Р. В. Бутцъ на своей яхтѣ «Регина», представивъ въ Яхтъ-Клубъ по примѣру прошлаго года великолѣпный альбомъ и описаніе своего перехода, со множествомъ фотографическихъ снимковъ за время плаванья. Онъ побывалъ въ Гельсингфорсѣ, Ревелѣ, Аренсбургѣ, Гангэ и на о. Гогландѣ. Другое плаванье было сдѣлано яхтою «Ленора» А. А. Ильина. До этого времени еще ни одна парусная яхта СПБ. рѣчного Яхтъ-Клуба не показывалась въ суровыхъ водахъ Ладожскаго озера и «Ленора» первая познакомилась съ этимъ озеромъ. Поднявшись на буксирѣ парохода вверхъ по Невѣ, она за Шлиссельбургомъ вступила подъ паруса и сдѣлала переходъ на Валаамъ и обратно. Во время этого плаванья ей пришлось испытать довольно серьезную погоду и познакомиться съ крутыми высокими волнами Ладоги. Тѣмъ не менѣе плаванье это оставило въ участникахъ его пріятнѣйшія и неизгладимыя воспоминанія, какъ по его новизнѣ, такъ и по серьезности. Кромѣ упомянутыхъ плаваній этого года надо еще отмѣтить совмѣстное плаванье трехъ яхтъ «Саги» Н. и Д. Маршаловыхъ, «Сирены» К. Картау и И. Гудовскаго и «Отрады» П. Павлова въ Бьеркэ-Зундъ, а отсюда «Отрады» въ Котку и далѣе «Саги», уже одной, до Гельсингфорса.

Вообще парусный сезонъ этого года надо считать особенно оживленнымъ, какъ въ гоночномъ отношеніи, такъ и по крейсерской части.

Съ этого года, между прочимъ, начинаютъ устраиваться въ Яхтъ-Клубѣ на гоночной недѣлѣ фигурныя гонки для маленькихъ яхтъ на фарватерѣ или передъ Клубомъ, привлекавшія всегда множество участвующихъ и представлявшія часто красивую картину. Послѣ этихъ гонокъ обыкновенно составлялись экспромптомъ гонки на байдаркахъ и прогулочныхъ шлюпкахъ, а позднѣе и моторныя, и праздникъ гоночной недѣли, ставшій носить съ 1903 года названіе «ассамблеи», заканчивался танцами и фейерверкомъ при общей иллюминаціи Яхтъ-Клуба.

Оживленный интересный сезонъ 1903 года ознаменовался однако въ концѣ особымъ бѣдствіемъ для Яхтъ-Клуба. 12 ноября случилось въ Петербургѣ сильное

Гонка-гандикапъ для яхтъ VII и VIII классовъ 10 августа 1903 г.
„Гейша“, „Тельма“, „Лилитъ“, „Исультъ“.

наводненіе, причинившее много бѣдъ и Яхтъ-Клубу. Нѣсколько дней подъ рядъ до 12 ноября дулъ сильный, порывистый SW и ночью на это число вода поднялась до 10 футъ выше ординара, затопивъ всю территорію Яхтъ-Клуба. Результатомъ сильнаго напора воды и образовавшагося вслѣдствіе того значительнаго теченія ванна Яхтъ-Клуба была цѣликомъ снесена на Елагинъ островъ, куда было выкинуто также еще 7 клубскихъ боновъ. Прачешная оказалась совершенно уничтоженною, въ матроской кухнѣ и домикѣ боцмана подняты и исковерканы полы, поломана лѣстница, разрушенъ мостикъ, унесена на Елагинъ вышка въ концѣ владѣній Клуба; сильно попорченъ былъ также и кранъ для подъема мачтъ и мостикъ къ стоянкѣ «Первенца». Большія поврежденія произошли на электрической станціи и въ лѣтнемъ флигелѣ. Изъ судовъ болѣе значительно пострадали слѣдующія яхты: «Жучекъ», «Норвежецъ», «Летунъ», «Оксана» были повалены и повреждены, «Дюле», «Гюи» и «Любимецъ» поломаны, а «Наяда» унесена въ лѣсъ.

Немедленно послѣ этого бѣдствія Комитетомъ были приняты мѣры къ приведенію всего въ порядокъ, а судовладѣльцы были оповѣщены о наводненіи особыми повѣстками, которыми они также приглашались на особое совѣщаніе 19 ноября по этому случаю. На совѣщаніи было постановлено всѣ исправленія произвести Комитету, но за счетъ судовладѣльцевъ,

такъ какъ Яхтъ-Клубъ по своему уставу не могъ отвѣчать за стихійное бѣдствіе. Убытки же отъ наводненія по одному только Клубу выразились въ суммѣ 2000 руб., которая и была внесена въ бюджетъ 1904 г.

Заканчивая обзоръ 1903 года, надо замѣтить, что въ этомъ году Яхтъ-Клубъ все еще оставался безъ Командора, а обязанности его исполнялъ Вице-Командоръ А. Ф. Мертенсъ, избранный снова на новое двухлѣтіе. Въ остальномъ же составѣ Комитета произошли довольно значительныя перемѣны. Вмѣсто умершаго Д. И. Маршалова и отказавшагося Р. А. Мальмгрена были выбраны въ техническое отдѣленіе: А. А. Коровинъ и А. А. Мюзеръ, а вмѣсто К. К. Беккера, и А. А. Мюзера въ хозяйственное отдѣленіе—Н. І. Васильевъ и В. П. Кузмичевъ.

Годъ закончился великолѣпнымъ баломъ 12 декабря въ залахъ Офицерскаго Собранія Арміи и Флота, привлекшемъ очень много публики и давшимъ значительное поступленіе въ кассу Клуба.

Буеръ **„Едва-едва“** В. П. Кузмичева.

Безснѣжная зима этого года въ свою очередь сильно оживила зимнюю клубскую жизнь. Катаніе на буерахъ происходило почти ежедневно. Среди буеровъ выдѣлялся тогда построенный членомъ Комитета В. П. Кузмичевымъ буеръ «Едва-Едва», новаго американскаго типа. Подобныхъ буеровъ въ Петербургѣ еще не было и потому онъ привлекалъ общее вниманіе.

1904.

Оставшійся послѣ смерти П. Н. Назимова безъ Командора, Рѣчной Яхтъ-Клубъ наконецъ въ 1904 году избралъ Командоромъ Командира Гвардейскаго Экипажа Контръ-Адмирала Константина Дмитріевича Нилова избраннаго передъ тѣмъ въ Почетные члены Яхтъ-Клуба. Вмѣсто же отказавшагося А. А. Коровина въ составъ Комитета былъ выбранъ Е. П. Ольсенъ.

И въ этомъ году Клубу суждено было потерять двухъ дорогихъ своихъ

сотоварищей. Скончались два давнишнихъ члена Яхтъ-Клуба, Иванъ Васильевичъ Глушковъ и Аѳиногенъ Алексѣевичъ Ильинъ.

Первый изъ нихъ состоялъ членомъ Яхтъ-Клуба съ 1875 г., въ теченіи 30 лѣтъ, изъ которыхъ 21 годъ непрерывно находился въ составѣ Гоночной Комиссіи Клуба, аккуратнѣйшимъ образомъ присутствуя на всѣхъ ея засѣданіяхъ и на парусныхъ и гребныхъ гонкахъ. Въ годовомъ отчетѣ Яхтъ-Клуба за 1904 годъ такъ мѣтко охарактеризованъ былъ этотъ симпатичнѣйшій членъ Яхтъ-Клуба:

„Кто изъ посѣщавшихъ болѣе или менѣе часто Яхтъ-Клубъ не зналъ и не любилъ добраго и нехлопотливаго дядю Ваню». Обладая на рѣдкость ровнымъ и спокойнымъ характеромъ, ко всѣмъ относясь дружески и сердечно просто, Иванъ Васильевичъ во всю свою жизнь, что называется, «мухи не обидѣлъ» и совсѣмъ не имѣлъ среди окружавшихъ его лицъ враговъ, будучи всѣмъ хорошимъ товарищемъ и добрымъ другомъ. Эти его качества невольно снискали ему всеобщую любовь, а строгое, точное и всегда серьезное отношеніе къ возложеннымъ на него обязанностямъ по Гоночной Комиссіи заслужили также и глубокое уваженіе среди членовъ Яхтъ-Клуба, въ которомъ для него соединялись всѣ радости и удовольствія жизни“.

Шлюпъ **„Уарда“** В. А. Олсуфьева.

Выступая въ свое время какъ искусный рулевой на гребныхъ судахъ, Иванъ Васильевичъ въ восмидесятыхъ годахъ принималъ дѣятельное участіе на гребныхъ гонкахъ Яхтъ-Клуба, неоднократно выходя на нихъ побѣдителемъ. Въ теченіе своего долгаго пребыванія въ числѣ членовъ Яхтъ-Клуба, онъ лѣтомъ постоянно жилъ въ немъ, раздѣляя всегда дружескую компанію яхтъ-клубистовъ. Умеръ онъ еще далеко не въ старыхъ годахъ послѣ продолжительной и мучительной болѣзни.

Другой изъ скончавшихся въ 1904 г. членовъ Яхтъ-Клуба, Аѳиногенъ Алексѣевичъ Ильинъ познакомился съ нимъ и вступилъ въ ряды его членовъ еще въ 1878 году. Будучи также однимъ изъ старѣйшихъ членовъ Клуба, онъ одно время вышелъ изъ состава Клуба, перейдя въ Невскій Яхтъ-Клубъ, но душа его несомнѣнно лежала къ Рѣчному Яхтъ-Клубу, съ которымъ онъ не прерывалъ сношеній, и вступивъ въ 1901 г. вновь въ его

среду, онъ уже до конца дней своихъ оставался однимъ изъ преданнѣйшихъ его друзей. Смерть Аѳиногена Алексѣевича была внезапной, поразивъ неподдѣльнымъ горемъ всѣхъ знавшихъ и любившихъ его членовъ дружной яхтъ-клубской семьи. Аѳ. А. Ильинъ былъ недюжиннымъ спортсменомъ парусникомъ, много плававшимъ на своихъ яхтахъ и неоднократно бравшимъ призы на гонкахъ. Ему принадлежали украшавшія долгое время списки судовъ Клуба яхты «Лола» и «Ленора».

Списки эти въ 1904 г. пополнились 21 новымъ судномъ. Изъ поступившихъ судовъ вскорѣ зарекомендовали себя въ качествѣ хорошихъ ходоковъ «Зорька» В. С. Богданова, купленная имъ въ Гельсингфорсѣ, и вновь построенные І. Энгомъ въ мастерской Яхтъ-Клуба ботики съ выдвижными килями «Квек» В. Кузмичева и Е. Куна и «Кащей» И. Федоровича и Я. Жуковскаго. Затѣмъ обращала также вниманіе новая яхточка В. А. Олсуфьева «Уарда», купленная имъ въ Гельсингфорсѣ, постройки Андерсона въ Стокгольмѣ.

Члены СПБ. р. Я.-К.

Н. Д. Маршаловъ, Членъ Комитета 1902—1910 г.

Д. Д. Маршаловъ Членъ Гоночной Комиссіи 1903—1910 г.

Радостнымъ событіемъ въ дѣятельности Клуба сезона 1904 года было отбитіе имъ послѣ довольно долгаго промежутка отъ Выборгскаго Паруснаго Общества драгоцѣннаго для Клуба кубка Кази.

Послѣ долгихъ обсужденій вопроса о выборѣ яхты для отбитія этого кубка, Комитетъ остановился на яхтѣ «Сага» Н. Д. и Д. Д. Маршаловыхъ, такъ славно зарекомендовавшей себя въ сезонахъ 1903 и 1904 г.г., назначивъ рулевымъ ея одного изъ владѣльцевъ яхты Н. Д. Маршалова. «Сага» наиболѣе отвѣчала по размѣрамъ и измѣренію тому сопернику, который долженъ былъ защищать кубокъ отъ Выборгскаго Общества.

Н. Маршаловъ же въ это время считался однимъ изъ лучшихъ рулевыхъ въ Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ и за нимъ уже насчитывался не одинъ десятокъ призовъ на парусныхъ гонкахъ. Относясь крайне серьезно къ парусному спорту, онъ являлся морякомъ-любителемъ, не разъ во время своихъ многочисленныхъ плаваній на яхтахъ съ успѣхомъ справлявшимся и со свѣжими погодами и другими морскими невзгодами. Свою же яхту «Сагу» онъ настолько хорошо успѣлъ изучить за два года, что едва ли въ данномъ случаѣ можно было найти болѣе удачнаго для нея рулевого на эту отвѣтственную гонку.

Дѣйствительно Н. Д. Маршаловъ оправдалъ возложенныя на него надежды Яхтъ-Клуба, побивъ на своей яхтѣ выборгскаго защитника «Вигвама» съ рулевымъ Командоромъ Общества Гарри Валемъ. Кубокъ Кази во второй разъ возвратился въ Рѣчной Яхтъ-Клубъ.

„Вигвамъ“ и **„Сага“**
на буксирѣ судейскаго парохода идутъ изъ Выборга на гонку на кубокъ Кази въ 1904 г.

Въ этомъ году другой клубскій переходящій кубокъ — кубокъ Русанова,—находившійся съ 1899 года въ Гельсингфорсѣ во владѣніи Нюландскаго Яхтъ-Клуба, былъ отбитъ отъ нюландцевъ выборгскою яхтою «Ильматаръ» К. Валя. Это обстоятельство дѣлало какъ-бы болѣе доступнымъ отбитіе кубка и для Рѣчного Яхтъ-Клуба въ виду близости къ нему выборгскихъ водъ. Въ гонкѣ на кубокъ Русанова участвовала и яхтъ-клубская яхта «Исультъ» съ рулевымъ Н. Н. Шлейферомъ, но однако безуспѣшно.

Въ дистанціонной же гонкѣ на 22 мили изъ Гельсингфорса въ Поркала, состоявшейся наканунѣ Русановской гонки, «Исультъ» взялъ второй призъ, уступивъ первенство лишь тому же «Ильматару».

На гонкахъ петербургскихъ яхтъ-клубовъ въ большинствѣ рязрядовъ всегда первенствовали суда Рѣчного Яхтъ-Клуба, составлявшія главный контингентъ гоняющихся яхтъ. На первой гонкѣ новаго Петровскаго Яхтъ-Клуба почти всѣ призы были взяты яхтами Рѣчного Клуба. Однако въ состязаніи на кубокъ Д. И. Маршалова СПБ. Рѣчной Яхтъ-Клубъ уступилъ первенство и кубокъ былъ взятъ ботикомъ молодого Петровскаго Яхтъ-Клуба

«Ааккі» С. Станьковскаго послѣ двукратнаго состязанія, 15 августа. Также еще былъ отбитъ отъ Яхтъ-Клуба кубокъ Л.-Гв. Преображенскаго полка яхтой Невскаго Яхтъ-Клуба «Лада» А. А. Коровина на гонкѣ 29 іюня въ Петергофѣ. Другой же юбилейный кубокъ батареи Великаго Князя Михаила Павловича удержала за Рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ «Сага» Н. и Д. Маршаловыхъ.

Что касается вообще яхтъ-клубскаго гоночнаго паруснаго сезона 1904 г., то его надо отнести къ числу очень удачныхъ и интересныхъ. Не состоялась лишь морская гонка въ Сестрорѣцкѣ въ виду очень свѣжаго вѣтра съ жестокими порывами и шквалами, заставившая послѣ нея Комитетъ отказаться отъ мысли устраивать гонки на Сестрорѣцкомъ рейдѣ, какъ сопряженныя съ многочисленными хлопотами и затрудненіями и могущія хорошо пройти лишь при тихой, благопріятной погодѣ. На остальныхъ гонкахъ Рѣчного Яхтъ-Клуба и другихъ петербургскихъ Яхтъ-Клубовъ отличались яхты: «Сага» Н. и Д. Маршаловыхъ, «Квек» В. Кузмичева и Е. Куна, «Кощей» Я. Жуковскаго и И. Федоровича, новая яхта Невскаго Яхтъ-Клуба «Лада» А. А. Коровина, построенная І. Энгомъ въ мастерской Яхтъ-Клуба, по чертежамъ Файфа мл. и выборгская гостья «Джуэра», новая яхта Гарри Валя, построенная имъ по собственному чертежу.

Призы отъ Морского Министерства въ этомъ году были взяты яхтами «Квекъ» отъ В. Кузмичева и Е. Куна въ сильной борьбѣ съ «Фриски» И. Бергмана и противъ «Отрады» П. Павлова и «Пируэта I» А. Маркова.

Почетный кубокъ за большинство призовъ сезона былъ присужденъ все той же яхтѣ «Сага», взявшей 7 первыхъ призовъ на гонкахъ петербургскихъ клубовъ.

За послѣдніе годы гонки Яхтъ-Клуба выдвинули нѣсколько новыхъ яхтъ и рулевыхъ, могущихъ всегда въ любое время поддержать честь яхтъ-клубскаго флага. Въ своихъ спискахъ Яхтъ-Клубъ насчитывалъ уже цѣлый рядъ такихъ рулевыхъ, какъ А. Ф. Мертенсъ, И. И. Бергманъ, Я. Л. Фансмитъ, В. А. Олсуфьевъ, М. Г. Пфефферъ, Н. Н. Шлейферъ. Н. Д. Маршаловъ, О. І.

Тендеръ Невскаго Я.-К. **„Лада“** А. А. Коровина, (позже состоялъ въ спискахъ СПБ. р. Я.-К. принадлежа Я. П. Бѣляеву.

Китнеръ и др., замѣнившихъ собою былыхъ извѣстныхъ рулевыхъ, частью умершихъ, частью же бросившихъ гонки и давно уже не вступавшихъ подъ паруса, и имена И. А. Маркова, Н. А. Стефаница, Д. И. Маршалова, А. Д. Родіонова. П. Ф. Самохвалова, Э. Л. Биндемана, А. А. Кованько заставляли лишь вспоминать давно минувшія времена. Только по прежнему на парусныхъ гонкахъ еще всегда можно было встрѣтить М. Г. Пфеффера и О. О. Ульмана, двухъ лучшихъ клубскихъ рулевыхъ на небольшихъ ботикахъ.

На гонкахъ 1904 года примѣнялось новое измѣреніе яхтъ по американской формулѣ Геррешофа. Формула эта была принята Нью-Іоркскимъ Яхтъ-Клубомъ, а затѣмъ финляндскими яхтъ-клубами въ томъ числѣ Нюландскимъ и Выборгскими Обществами. Это новое измѣреніе стремилось выработать быстроходныя «морскія суда» и потому штрафовало всякую утрировку, какъ въ парусахъ, такъ и въ самой конструкціи яхтъ, требуя хорошіе суда здороваго типа. Дѣлая невыгодными плоскія, легкія суда съ малымъ водоизмѣщеніемъ, новая формула въ то-же время не давала много шансовъ и устарѣвшимъ судамъ—тихоходамъ, имѣвшимъ, хотя и большое водоизмѣщеніе, но несовершенными по своимъ линіямъ. При раздѣленіи на классы, въ виду разнохарактерности судовъ, получились дѣленія, на дѣлѣ оказавшіяся довольно справедливыми, сблизивъ чисто гоночныя яхты, какъ напримѣръ «Расинъ», съ такими крейсерами, какъ «Исультъ», при благопріятныхъ условіяхъ дѣйствительно могущими конкурировать другъ съ другомъ, что и было не разъ доказано на гонкахъ: такъ напримѣръ, «Расинъ» на гонкѣ 15 августа обошелъ «Ладу». Въ разрядахъ малыхъ судовъ формула эта оказалась менѣе пригодною, въ виду малыхъ размѣровъ судовъ, но всетаки болѣе или менѣе уравнивала суда и дѣлала гонки интересными. Ботикъ «Ааккі» успѣшно конкурировалъ съ большими по величинѣ соперниками и выигралъ противъ устарѣлыхъ «Коли» и «Богемы» только благодаря своимъ превосходнымъ качествамъ. По первому году трудно было конечно сказать что-либо окончательное о выгодѣ новой формулы и ея дальнѣйшей

Шлюпъ съ выдвижнымъ килемъ „Квек“
В. П. Кузмичева и Е. А. Куна.

пригодности, но не было никакого сомнѣнія, что суда, построенныя по этой формулѣ, будутъ и быстроходныя, и красивыя по линіямъ, суда, гдѣ умѣніе и опытность не связаны съ эквилибристикой, суда, у которыхъ средній вѣтеръ не заставляетъ принимать уже холодные души, наконецъ, суда, на которыхъ можно свободно жить. Дальнѣйшая практика показала полную пригодность этой формулы для яхтъ средняго размѣра и съ нѣкоторыми измѣненіями и дополненіями новое измѣреніе продержалось до настоящаго времени, давъ цѣлый рядъ великолѣпныхъ, быстроходныхъ и вполнѣ мореходныхъ яхтъ, съ хорошимъ удобнымъ внутреннимъ помѣщеніемъ.

Въ гребномъ дѣлѣ 1904 годъ отмѣчается послѣдней серьезной вспышкой этого спорта въ Яхтъ-Клубѣ. Въ этомъ году образовалась довольно сильная команда четверки, состоявшая изъ П. Лидваля, П. Павлова, А. Коломнина и В. Витмана съ Ф. Плате на рулѣ. Эта команда старательно и аккуратно занималась тренировкой и хотя и не выступала на большой гребной гонкѣ клуба 11 іюля, однако представила собою сильную конкуренцію старшимъ гребцамъ СПБ. Гребного Общества въ гонкѣ на кубокъ Маркса и легко побила старшую команду Англійскаго Гребного Общества «Стрѣла». Въ состязаніи же гребцовъ-любителей, 5 и 7 іюля, команда эта одержала побѣду въ разрядѣ для младшихъ гребцовъ и съ тѣмъ же результатомъ, какъ и на кубокъ Маркса, вышла изъ состязанія старшихъ гребцовъ на «Невскій кубокъ».

Парусными и гребными состязаніями не ограничились на этотъ разъ гонки 1904 года. На гоночной недѣлѣ, въ день лѣтняго клубскаго праздника, была устроена гонка моторныхъ судовъ. Это было первое въ Россіи состязаніе такого рода. Изъ числа трехъ участвовавшихъ по гандикапу судовъ первый призъ получила «Сирена» К. Картау и И. Гудовскаго. Новизна состязанія привлекла много зрителей, собравшихся посмотрѣть на первое состязаніе моторныхъ лодокъ.

По обыкновенію члены Яхтъ-Клуба въ 1904 г. совершали очень много болѣе или менѣе отдаленныхъ плаваній на своихъ яхтахъ. За послѣдніе годы однимъ изъ любимыхъ удовольствій яхтъ-клубистовъ стали совмѣстныя прогулки нѣсколькихъ яхтъ по праздникамъ въ Кронштадтъ—къ угольной ямѣ, на Лисій носъ, въ гавань Невскаго Яхтъ-Клуба въ Петергофѣ и въ ковшъ дамбы Морского канала. Иной разъ собиралось очень много какъ большихъ, такъ и малыхъ яхтъ; команды ихъ по прибытіи въ назначенное мѣсто, выходили на берегъ и весело проводили время за общимъ завтракомъ на воздухѣ, а къ вечеру возвращались обратно. Въ прогулкахъ этихъ зачастую принимали участіе совсѣмъ маленькіе ботики съ выдвижными килями, которые впрочемъ и самостоятельно совершали иногда довольно серьезные и довольно рискованные для себя переходы.

Такъ, напримѣръ, ботикъ съ выдвижнымъ килемъ «Забіяка», принадлежавшій молодому члену Клуба М. О. Урбани не разъ ходилъ изъ Яхтъ-Клуба въ Сестрорѣцкъ и обратно. Въ одинъ изъ такихъ переходовъ когда «Забіяка» возвращался 1 августа въ Яхтъ-Клубъ изъ Сестрорѣцка на зимовку, съ нимъ произошло довольно серьезное несчастіе, только благодаря чистой случайности окончившееся благополучно. М. О. Урбани пригласилъ своего сотоварища члена Клуба Р. Ф. Розенблата совершить съ нимъ названную прогулку изъ Сестрорѣцка въ Яхтъ-Клубъ. Воспользовавшись благопріятнымъ небольшимъ вѣтеркомъ отъ NO и хорошей погодой, «Забіяка» рано утромъ вышелъ изъ гавани Сестрорѣцкаго курорта и идя вдоль берега, скоро уже обогнулъ Лисій носъ. М. О. Урбани не обращалъ вниманія на то, что на западѣ собирались довольно мрачныя облока, предвѣщавшія наступленіе свѣжей погоды. Дѣйствительно около 1 часу дня погода круто измѣнилась. Слабый NO быстро перешелъ на совершенно противоположный, очень свѣжій W и бывшая до того почти гладкая поверхность моря сразу покрылась большими крутыми волнами. На «Забіякѣ» не успѣли взять рифовъ и ему довольно трудно было бороться съ высокими валами, сильно зарывавшими его носъ на фордевиндѣ. Тѣмъ не менѣе ботикъ довольно удачно держался до траверза дачи Стенбокъ-Фермора, но здѣсь вдругъ ушелъ носомъ въ воду и вскорѣ опрокинулся. Команда ботика очутилась въ водѣ. Кругомъ не было видно ни одного судна. Недалеко былъ Елагинскій маякъ, но съ него не замѣтили происшедшаго случая. Около часу держались М. Урбани и Р. Розенблатъ, сидя верхомъ, первый—на борту, второй—на мачтѣ ботика. Послѣдній начиналъ уже терять силы, изнемогая въ борьбѣ съ набѣгавшими валами, гнавшими ботикъ на лахтинскую отмель. Въ это лишь время вдругъ замѣтилъ М. Урбани шедшее съ W-а судно, именно возвращавшуюся въ Клубъ подъ брифокомъ «Сирену» К. Картау и Гудовскаго, съ которой вскорѣ и увидали сигналы, подаваемые утопавшей командой

Буеръ **„Ярило“** Н. Н. Шлейфера.

Командоръ С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба
Флагъ-Капитанъ Его Императорскаго Величества
Генералъ-Адъютантъ
Константинъ Дмитріевичъ Ниловъ
1904—1910 г.

«Забіяки». Подойдя къ ботику, «Сирена» приняла на тузикъ его команды, и обогрѣвъ ихъ, доставила затѣмъ въ Яхтъ-Клубъ. Ботикъ оказался прибитымъ къ лахтинской отмели и черезъ день былъ съ нея снятъ и доставленъ въ Яхтъ-Клубъ.

Этотъ день не ограничился одной аваріей «Забіяки». Утромъ нѣсколько яхтъ, именно «Сага», «Квек» и «Отрада», воспользовавшись праздничнымъ днемъ и хорошей погодой предположили совершить одну изъ обычныхъ прогулокъ въ Морской каналъ, однако быстро перемѣнившійся и задувшій съ силою шторма вѣтеръ заставилъ ихъ вскорѣ по выходѣ въ море повернуть назадъ въ Яхтъ-Клубъ. Одна лишь «Отрада» продолжала свой путь, «Квек» же, идя обратно подъ однимъ балунъ кливеромъ, уже на фарватерѣ около тоней вдругъ опрокинулся отъ перенесеннаго съ одного борта на другой паруса и команда его, В. Кузмичевъ, Е. Кунъ и В. Марковъ оказалась въ водѣ. Однако быстро подоспѣвшая помощь отъ Яхтъ-Клуба и съ тоней помогли удачно справиться съ этой аваріей и все обошлось благополучно.

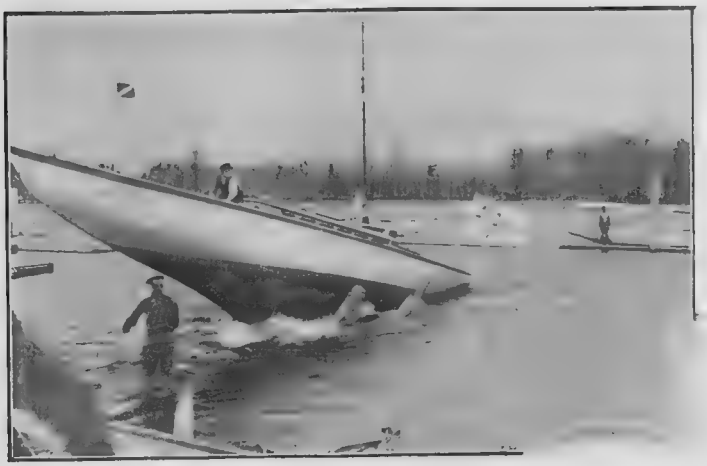
Въ 1904 г. началась тяжелая война Россіи съ Японіей и со всѣхъ сторонъ стали поступать различныя пожертвованія на военныя нужды и усиленіе флота. СПБ. Рѣчной Яхтъ-Клубъ не могъ отнестись безучастно къ общему патріотическому дѣлу. Въ немъ была открыта по постановленію Общаго Собранія подписка на усиленіе близкаго его сердцу военнаго флота и она быстро увѣнчалась успѣхомъ. Къ годовому Общему Собранію подписка эта дала уже 2700 рублей, о чемъ Комитетъ и доложилъ Общему Собранію, прося его разрѣшенія внести деньги эти по назначенію. Присутствовавшій на этомъ собраніи одинъ изъ старѣйшихъ членовъ Клуба К. А. Уткинъ, въ виду не круглой цифры собранной суммы, внесъ отъ себя еще 300 руб. и такимъ образомъ подписка обратилась въ 3000 р., которыя вслѣдъ за тѣмъ и были внесены отъ имени Рѣчного Яхтъ-Клуба въ Комитетъ по усиленію русскаго флота. Долгими апплодисментами привѣтствовало Общее Собраніе этотъ даръ К. А. Уткина.

1905.

Въ этомъ году Яхтъ-Клубъ былъ осчастливленъ новымъ выраженіемъ благоволенія Государя Императора Николая II. 4 сентября послѣдовало Высочайшее соизволеніе на принятіе Наслѣдникомъ Цесаревичемъ и Великимъ Княземъ Алексѣемъ Николаевичемъ званія Почетнаго Члена С.-Петербургскаго Рѣчного Яхтъ-Клуба. Эта Царская милость знаменательна тѣмъ, что Наслѣдникъ Цесаревичъ до того времени не состоялъ еще Членомъ ни въ одномъ обществѣ и Рѣчной Яхтъ-Клубъ первый изъ всѣхъ ихъ удостоился этой чести.

1905 годъ не обошелся безъ чувствительной для Яхтъ-Клуба потери. Въ этомъ году скончался старинный членъ Клуба Сергѣй Ельферьевичъ Воробьевъ, владѣлецъ яхтъ «Рыбка» и «Метеоръ», сначала гребецъ, потомъ парусникъ, добрый товарищъ, извѣстный всѣмъ яхтъ-клубистамъ подъ товарищескимъ прозвищемъ «топсель».

Очень удачно работавшій три послѣдніе года арендаторъ клубской мастерской І. Энгъ сумѣлъ за это время пріобрѣсти довѣріе членовъ Клуба къ своей работѣ и въ 1905 году ему были заказаны двѣ большія яхты по чертежамъ американскихъ конструкторовъ Кроуниншильда и Гарднера и Кокса. Первая была заказана молодымъ, но серьезно относящимся къ дѣлу спортсменомъ П. В. Павловымъ, за послѣднее время начавшимъ все болѣе и болѣе увлекаться паруснымъ спортомъ, а вторая все тѣмъ-же И. И. Бергманомъ, съ легкой руки котораго и началъ свою дѣятельность І. Энгъ три года тому назадъ.



Спускъ шлюпа **„Рогдай“** П. В. Павлова.

Обѣ яхты, окрещенныя именами «Рогдай» и «Розали», оказались въ своихъ разрядахъ великолѣпными ходоками и какъ въ этомъ, такъ и въ послѣдующіе годы успѣшно состязались съ финляндскими соперниками. Въ 1905 г. обѣ онѣ взяли призы Морского Министерства, а «Рогдай» получилъ и почетный кубокъ за наиболѣе успѣшное участіе въ гонкахъ сезона. Изумительный ходъ «Розали» въ лавировку при свѣжемъ вѣтрѣ и на большихъ волнахъ прямо поражалъ членовъ Рѣчного Яхтъ-Клуба. Помимо превосходныхъ гоночныхъ качествъ обѣ яхты обладали отличными внутренними помѣщеніями.

Кромѣ нихъ, списокъ судовъ Яхтъ-Клуба украсился еще прибывшей изъ Англіи яхтой «Миріамъ» П. Ф. Гольцингера, совершившей этотъ серьезный переходъ вполнѣ благополучно подъ руководствомъ своего владѣльца и ста-

раго яхтсмена Я. Л. Фансмита, съ которымъ на яхтѣ шли еще А. Серкъ и А. Науманъ. Подробныхъ свѣдѣній о своемъ интересномъ переходѣ владѣлецъ «Миріамъ» однако не сообщилъ Комитету. Въ противоположность же послѣднему членомъ Клуба княземъ А. Н. Трубецкимъ было представлено въ Комитетъ подробное описаніе своихъ переходовъ за лѣто 1905 г., украшенное множествомъ прекрасныхъ фотографическихъ снимковъ. Въ описаніи этомъ много цѣнныхъ и назидательныхъ указаній могли найти для себя члены Клуба—любители крейсерства. За это описаніе князю А. Н. Трубецкому былъ присужденъ почетный жетонъ имени В. Ю. Познанскаго за дальнія плаванія 1905 года.

Членъ СПБ. р. Я.-К. **П. В. Павловъ.**

Кромѣ отдѣльныхъ плаваній въ этомъ году состоялось еще одно интересное совмѣстное плаваніе въ Выборгъ яхтъ «Сирена»—К. Картау и И. Гудовскаго, «Сага»—И. и Г. Штро, «Отрада»—М. Урбани, «Исультъ»—А. Мюзера, «Зорька»—В. Богданова, къ которымъ примкнули еще двѣ яхты Гаванскаго Паруснаго Общества, «Буревѣстникъ» Н. Людевига и «Тучка» Бухея. Вся прогулка вышла очень удачной и не смотря на то, что на обратномъ пути яхты были застигнуты довольно свѣжей погодой, всѣ онѣ вполнѣ благополучно, подъ триселями, совершили морской переходъ.

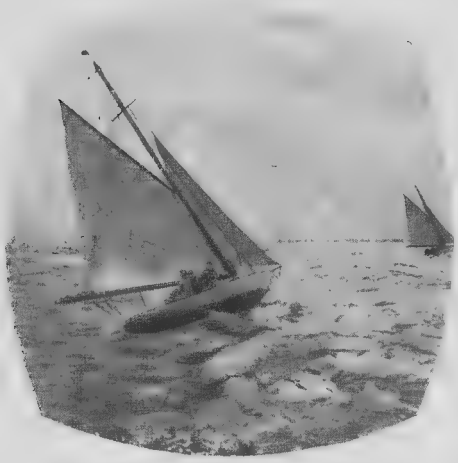
„Рогдай“ кончаетъ гонку на кубокъ Русанова въ 1905 г.

Обогащеніе списка клубскихъ судовъ въ этомъ году новыми, силь-

ными ходоками придало особый интересъ и паруснымъ гонкамъ Яхтъ-Клуба.

Прежде всего послѣ довольно долгаго промежутка состоялась настоящая морская гонка отъ кронштадтскихъ входныхъ бочекъ вокругъ плавучаго маяка Веркко-Матала и обратно, на солидную дистанцію въ 64 морск. мили. Не смотря на участіе въ этой гонкѣ такихъ соперниковъ, какъ «Лада» и выборгская яхта «Ильматаръ», — побѣдителемъ гонки оказался «Рогдай» П. В. Павлова, показавшій замѣчательный ходъ на фордевиндъ, не смотря на то, что вѣтеръ все свѣжѣлъ и къ концу гонки дулъ уже съ силою до 5—6 балловъ съ крѣпкими порывами.

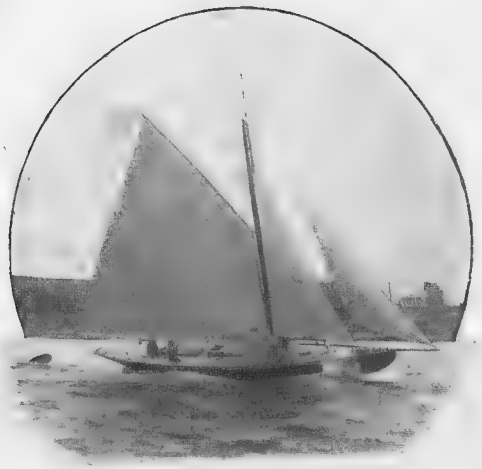
Этотъ же «Рогдай» блестяще отстоялъ въ 1905 году и кубокъ Кази за С.-Петербургскимъ рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ въ гонкѣ 27 іюня, подъ управленіемъ своего владѣльца П. В. Павлова, котораго послѣ этой серьезной гонки смѣло можно было причислить къ лучшимъ рулевымъ Рѣчного Яхтъ-Клуба. Присланной изъ Выборга небольшой яхтѣ «Мед-Кепъ» оказалось совершенно не подъ силу соперничать при дувшемъ на гонкѣ свѣжемъ 5—6 бальномъ вѣтрѣ съ «Рогдаемъ» и она отъ Кронштадта предпочла спуститься къ судейскому судну подъ однимъ лишь кливеромъ.



Стартъ гонки на кубокъ Кази въ 1905 году
„Мед-Кепъ“ (Выб. П. О.), **„Рогдай“** (СПБ. р. Я.-К.).

Выборгское Общество могло утѣшиться однако тѣмъ, что другой переходящій яхтъ-клубскій кубокъ Русанова остался снова у него. Яхты Рѣчного Яхтъ-Клуба, «Исультъ» и «Рогдай», заняли въ гонкѣ на этотъ кубокъ, состоявшейся 12 іюня въ Выборгской губѣ на дистанцію 20 м.м., лишь третье и четвертое мѣста, уступивъ первенство выборгской яхтѣ «Ильматаръ» К. Валя и Біорноборгскаго Клуба яхтѣ «Пиратъ» Г. Эстландера.

Съ выдающимся успѣхомъ прошли клубскія гонки гоночной недѣли, а также и состоявшаяся подъ проливнымъ дождемъ гонка моторныхъ лодокъ, на которой первый призъ взяла лодка А. В. Трека, подъ управленіемъ Н. Д. Маршалова. Почетные юбилейные кубки Л.-Гв. Преображенскаго полка и Батареи Великаго Князя Михаила Павловича достались въ этомъ году Рѣчному Клубу. Первый былъ взятъ героемъ этого сезона «Рогдаемъ» П. В. Павлова,



Побѣдитель гонки на кубокъ Русанова тендеръ **„Ильматаръ“** Ч. Валя Выб. П. О.

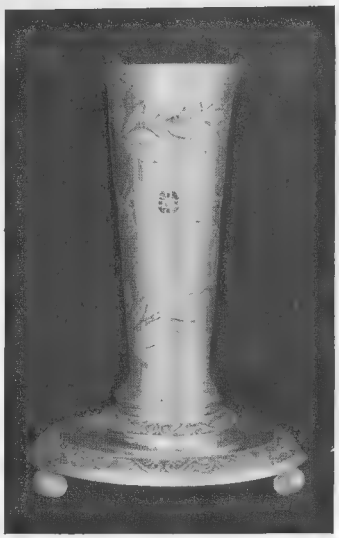
а второй получила «Уарда» В. А. Олсуфьева. Къ числу почетныхъ кубковъ прибавился въ этомъ году еще одинъ—кубокъ офицеровъ Гвардейскаго Экипажа, поднесенный послѣдними С.-Петербургскому рѣчному Яхтъ-Клубу, какъ почетный призъ на его парусныя гонки.

Говорить о гребныхъ гонкахъ С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба съ каждымъ годомъ приходится все меньше и меньше.

Въ 1905 году яхтъ-клубскіе гребцы, хотя и принимали участіе въ гонкѣ С.-Петербургскаго Гребного Общества на кубокъ Маркса и въ состязаніи гребцовъ-любителей, но безуспѣшно. Не состоялось и состязанія на почетный флагъ въ Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ. На гонкахъ теперь выступали гребцы, совершенно случайные и мало тренирующіеся. Парусный спортъ въ Клубѣ окончательно заглушилъ гребной.

Внутренняя жизнь Клуба ознаменовалась въ 1905 году избраніемъ на должность Вице-Командора вмѣсто отказавшагося А. Ф. Мертенса, Члена Комитета Е. П. Ольсена; А. Ф. Мертенсъ же былъ выбранъ вмѣсто него членомъ Техническаго Отдѣленія Комитета.

Въ 1905 году Комитету предстояло рѣшить очень важный вопросъ,—объ арендѣ клубской земли у князя Бѣлосельскаго-Бѣлозерскаго. Въ этомъ году кончался двѣнадцатилѣтній срокъ прежняго контракта и Опекунское Управленіе надъ имуществомъ князя Бѣлосельскаго-Бѣлозерскаго не находило возможнымъ возобновить контрактъ на прежнихъ, крайне льготныхъ для Клуба условіяхъ, согласно которымъ послѣдній уплачивалъ князю Бѣлосельскому за все пространство земли, занятое Яхтъ-Клубомъ (около 6000 кв.



Почетный Кубокъ Офицеровъ Гвардейскаго Экипажа.

саженей), всего 350 рублей въ годъ. Попытка Комитета пріобрѣсти арендуемую Клубомъ землю въ собственность не могла увѣнчаться успѣхомъ вслѣдствіе слишкомъ высокой платы, назначенной Опекунскимъ Управленіемъ. Наконецъ Комитету удалось заключить новый арендный договоръ на слѣдующихъ, далеко не легкихъ условіяхъ. Аренда заключена была на 10 лѣтъ съ платою по 1000 рублей въ годъ въ теченіе первыхъ пяти лѣтъ арендnаго срока и съ прогрессивнымъ увеличеніемъ этой арендной платы въ теченіи остальныхъ пяти лѣтъ по 200 рублей въ годъ. Принимая во вниманіе то огромное земельное пространство, которое занималъ Клубъ, нельзя было считать

Вице-Командоръ СПБ. р. Я.-К. **Е. П. Ольсенъ.**
1905—1910 г.

новую арендную плату особенно высокой, но на скромныя клубскія средства новыя условія договора все-таки должны были лечь тяжелымъ бременемъ.

Кромѣ рѣшенія вопроса объ арендѣ земли въ 1905 году Комитетомъ было также предпринято участіе въ не менѣе сложной работѣ по выясненію отношенія Рѣчного Яхтъ-Клуба и вообще всѣхъ петербургскихъ Парусныхъ Яхтъ-Клубовъ къ только-что основанному въ 1904 году Петровскому Яхтъ-Клубу.

Такъ удачно начавшій свою спортивную дѣятельность въ минувшемъ

году, этотъ молодой Яхтъ-Клубъ не смогъ удержаться отъ охватившаго въ то время Петербургъ общаго азартнаго угара и, открывъ въ центрѣ города зимнюю каютъ-компанію, допустилъ тамъ азартную карточную игру въ самыхъ широкихъ размѣрахъ. Вскорѣ въ Комитетъ Рѣчного Яхтъ-Клуба стали поступать многочисленныя заявленія отъ отдѣльныхъ его членовъ и цѣлыхъ группъ ихъ, указывающія, что каютъ-компанія Петровскаго Яхтъ-Клуба сдана его Комитетомъ въ аренду нѣсколькимъ частнымъ лицамъ, ничего общаго не имѣющимъ съ паруснымъ спортомъ, получающимъ лишь огромный доходъ отъ карточной игры и удѣлявшимъ Клубу незначительный процентъ за «проданный флагъ и фирму Клуба». Эти лица, нисколько не заинтересованныя въ самомъ Петровскомъ Яхтъ-Клубѣ, свели рекомендацію для входа въ его зимнюю каютъ-компанію къ пустой формальности, позволявшей посѣщать ее каждому желающему. Все сказанное подтверждалось почти ежедневно петербургскими газетами, приводившими изумительные подвиги новыхъ «спорстменовъ» въ этомъ «Яхтъ-Клубѣ» и раскрывавшими петербургскому обществу дѣйствія этого Клуба.

Всѣ перечисленныя обстоятельства крайне невыгодно отражались на дѣятельности остальныхъ петербургскихъ Яхтъ-Клубовъ. Необходимость огражденія ихъ отъ нареканій общества и выясненіе ихъ отношеній къ дѣйствіямъ Петровскаго Яхтъ-Клуба стала выказываться все настоятельнѣе и опредѣленнѣе и наконецъ, по иниціативѣ С.-Петербургскаго Паруснаго Клуба, въ іюнѣ мѣсяцѣ была образована Соединенная Комиссія изъ представителей всѣхъ петербургскихъ Яхтъ-Клубовъ для разрѣшенія вопроса объ отношеніи этихъ Клубовъ къ дѣятельности Петровскаго Яхтъ-Клуба, уже давно осужденной всѣмъ петербургскимъ обществомъ и печатью. Результаты занятій этой Комиссіи, въ которой представителями отъ Рѣчного Яхтъ-Клуба были избранные Общимъ Собраніемъ Вице-Командоръ Е. П. Ольсенъ и члены Комитета Н. І. Васильевъ и Э. А. Ломачъ, вылились въ постановленіи прекратить всякое общеніе петер-

Яхты СПБ. р. Я.-К. на зимней стоянкѣ.

бургскихъ Яхтъ-Клубовъ и Парусныхъ Обществъ съ Петровскимъ Яхтъ-Клубомъ, установившемъ въ тоже время, что члены С.-Петербургскаго рѣчного, Паруснаго, Шуваловскаго Яхтъ-Клубовъ и Гаванскаго Паруснаго Общества, представители отъ которыхъ входили въ указанную выше Комиссію, не могутъ быть одновременно и членами въ Петровскомъ Яхтъ-Клубѣ. О такомъ постановленіи Соединенной Комиссіи Комитетъ не замедлилъ оповѣстить членовъ Клуба, такъ какъ согласно желанію Общаго Собранія, постановленіе Комиссіи считалось окончательнымъ и дѣлалось обязательнымъ для всѣхъ членовъ Клуба. Однако не всѣ члены Яхтъ-Клуба были согласны съ таковымъ рѣшеніемъ Соединенной Комиссіи и нѣкоторые изъ нихъ, не считая постановленіе это для себя обязательнымъ, продолжали оставаться членами и въ Рѣчномъ и въ Петровскомъ Яхтъ-Клубахъ. Тогда вопросъ объ этихъ членахъ Рѣчного Яхтъ-Клуба былъ предоставленъ на разсмотрѣніе Комиссіи Посредниковъ и послѣ того на окончательную санкцію Общаго Собранія. Въ результатѣ тремъ членамъ пришлось по постановленію Общаго Собранія, считавшаго пребываніе въ этомъ Клубѣ противнымъ понятію о чести и приличіи для членовъ Рѣчного Яхтъ-Клуба, оставить Клубъ. Однако послѣ этого вопросъ о несовмѣстимости быть одновременно членами Рѣчного и Петровскаго Яхтъ-Клубовъ продолжалъ оставаться не выясненнымъ. Окончательно его удалось разрѣшить лишь спустя три года, когда Окружной Судъ, вслѣдствіе иска бывшихъ членовъ Клуба, иключенныхъ имъ за ихъ нежеланіе оставить Петровскій Клубъ согласно постановленію Общаго Собранія, не счелъ себя въ правѣ вмѣшиваться въ частныя распорядки Рѣчного Яхтъ-Клуба и отказалъ ищущимъ въ ихъ искѣ съ Клуба.

Во всемъ прочемъ клубская жизнь 1905 года проходила по обыкновенію оживленно и весело.

Зимнія воскресныя утреннія собранія привлекали съ каждымъ разомъ все больше и больше членовъ и ихъ гостей, а общіе завтраки по этимъ днямъ становились особенно популярными.

Съ цѣлью доставить своимъ гостямъ возможно больше развлеченій Комитетъ рѣшилъ зимою устроить впервые состязаніе съ ледяныхъ горъ, до того времени еще ни разу не практиковавшееся въ Клубѣ. Состязаніе это состояло изъ двухъ частей: состязанія на скорость и въ искусствѣ катанія съ горъ на призы и привлекло около 20 участвующихъ, изъ которыхъ въ первомъ разрядѣ—на скорость первый призъ получилъ И. Г. Штро, а во второмъ—въ фигурномъ катаніи съ горъ—Д. Д. Маршаловъ. Такъ какъ это новое для Петербурга зрѣлище привлекло массу публики, любовавшейся интереснымъ состязаніемъ, то съ этого года такія состязанія съ горъ стали устраиваться въ Клубѣ ежегодно.

Шлюпъ **„Розали“** И. И. Бергмана.

Здѣсь слѣдуетъ еще упомянуть о крайне дерзкой кражѣ, совершенной въ Яхтъ-Клубѣ весною 1905 г. Въ темную, ненастную ночь на 27 апрѣля очевидно хорошо знакомые съ Клубомъ воры, вырѣзавъ стекло въ читальнѣ Клуба и проникнувъ въ нее, взломали желѣзные щиты и замокъ у шкафа съ призами и похитили нѣсколько цѣнныхъ серебрянныхъ вещей, именно кубокъ Кази, кубокъ В. Ю. Познанскаго, призъ, выигранный яхтъ-клубской четверкой въ Гельсингфорсѣ и подаренный Клубу В. В. Шварцемъ, кубокъ Б. П. Вульфсона для гребныхъ гонокъ и еще нѣкоторыя болѣе

мелкія серебрянныя вещи. Къ счастію кубокъ Кази, а также кубокъ В. Ю. Познанскаго были вскорѣ найдены брошенными ворами въ канавѣ около Клуба. Остальныя вещи, стоимостью свыше 250 рублей, не смотря на принятыя полиціею энергичныя мѣры, отыскать не удалось.

Удачный вообще 1905 годъ заключился однако печальнымъ событіемъ.

6 ноября утонулъ во время охоты на утокъ мастеръ-арендаторъ шлюпочной мастерской Клуба Іоганнъ Энгъ. Неожиданная смерть Энга, бывшаго уже въ теченіи трехъ лѣтъ арендаторомъ мастерской, снова поставила Яхтъ-Клубъ въ весьма затруднительное положеніе. Это было тѣмъ печальнѣе, что работы у Энга шли прекрасно и дѣла мастерской расширялись съ каждымъ годомъ.

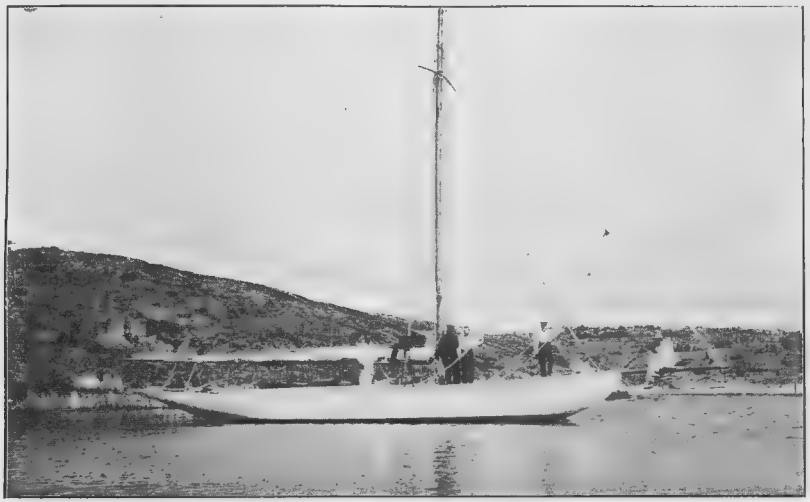
Передъ гонкой СПБ. р. Я.-К. 13 августа 1906 года.
„Сара", „Розали", Судейскій пар. „Рогдай", „Первенецъ", „Денебъ".

1906.

Навигація этого года замѣчательна въ клубской исторіи цѣлымъ рядомъ событій въ спортивной дѣятельности Яхтъ-Клуба.

Въ началѣ лѣта въ Яхтъ-Клубъ пришла изъ Шотландіи новая прекрасная яхта А. А. Грабовскаго и А. В. Трека, «Роз-Мери», велъ которую въ этомъ плаваніи испытанный клубскій рулевой Р. В. Бутцъ. Превосходное описаніе этого перехода, представленное А. А. Грабовскимъ въ Комитетъ, въ видѣ цѣлой иллюстрированной книги, надъ составленіемъ которой много потрудился все тотъ же Р. Бутцъ, теперь составляетъ украшеніе яхтъ-клубской библіотеки. А. А. Грабовскому, сдѣлавшему такой цѣнный подарокъ

Клубу, былъ присужденъ жетонъ имени В. Ю. Познанскаго за дальнія плаванія въ 1906 г. Много интереснѣйшихъ свѣдѣній заключало въ себѣ описаніе этого довольно рѣдкаго перехода изъ Глазго черезъ Англію по каналамъ, затѣмъ черезъ Нѣмецкое море и по внутреннимъ шлюзамъ и каналамъ Норвегіи и Швеціи до Стокгольма, откуда яхта шла уже знакомымъ яхтъ-клубистамъ путемъ до Клуба. Какую-бы цѣнность представили впослѣдствіи подобныя описанія, столь интересныя для библіотеки Яхтъ-Клуба, если бы владѣльцы всѣхъ клубскихъ яхтъ, плававшихъ за-границей, давали бы ихъ въ Яхтъ-Клубъ. Въ послѣднее время почти каждый годъ приходили въ Клубъ большія яхты изъ Англіи и ихъ плаванія возбуждали всегда огромный интересъ.



Тендеръ **„Роз-мери“** А. А. Грабовскаго и А. В. Трека.

Передъ своимъ отплытіемъ изъ Глазго «Роз-Мери» принимала тамъ участіе въ нѣсколькихъ гонкахъ, впервые показавъ флагъ С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба въ далекихъ водахъ Англіи и Шотландіи, и взяла 2 первыхъ и 3 вторыхъ приза; по прибытіи же въ русскія воды «Роз-Мери» не замедлила принять участіе въ Біоркэ-Зундѣ въ гонкѣ на призъ А. А. Мюзера, первый разъ розыгрывавшійся въ этомъ году, и свободно побила такихъ соперницъ, какъ выборгскія яхты «Ильматаръ» и «Джуэра», уступивъ побѣду лишь «Гейшѣ» А. Ф. Мертенса.

Но не одно это замѣчательное плаваніе отмѣчается въ исторіи Яхтъ-Клуба за 1906 г. Въ іюнѣ мѣсяцѣ двѣ яхты Клуба «Рогдай» П. Павлова и «Сага»

Шлюпъ **„Рогдай“** П. В. Павлова.

И. Г. Штро, первый подъ управленіемъ владѣльца, а вторая подъ командой члена Клуба О. І. Китнера, совершили совмѣстное заграничное плаваніе въ Стокгольмъ. Описаніе этого плаванія, составленное владѣльцемъ «Рогдая» П. В. Павловымъ и Н. Д. Маршаловымъ, было впослѣдствіи поднесено первымъ въ даръ Яхтъ-Клубу.

На возвратномъ пути изъ Швеціи «Рогдай» принялъ участіе въ большой годичной гонкѣ Нюландскаго Яхтъ-Клуба, гдѣ и одержалъ блистательную побѣду надъ финляндскими яхтами. Въ числѣ ихъ были лучшія финляндскія яхты, прославленный «Санпріель» К. Седермана и новая выборгская яхта «Іоланда» В. Валя и А. Сергѣева. Это была первая встрѣча «Рогдая» и «Іоланды». Имъ предстояло въ этомъ сезонѣ встрѣтиться на серьезномъ состязаніи на кубокъ Кази въ Петербургѣ и для этой гонки и строилась главнымъ образомъ «Іоланда» по чертежу Командора Выборгскаго Паруснаго Общества Гарри Валя. Несмотря на то, что на всѣхъ гонкахъ «Рогдай» выходилъ довольно легко побѣдителемъ надъ «Іоландой», въ гонкѣ на кубокъ Кази, онъ свободно проигралъ выборгской своей соперницѣ, великолѣпно на этотъ разъ проведшей все состязаніе подъ управленіемъ своего конструктора Гарри Валя. Слабый вѣтеръ на гонкѣ и огромная парусность «Іоланды», все было очень на руку послѣдней и кубокъ Кази снова перешелъ во владѣніе Выборгскаго Общества, послѣ двухлѣтняго пребыванія въ Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ.

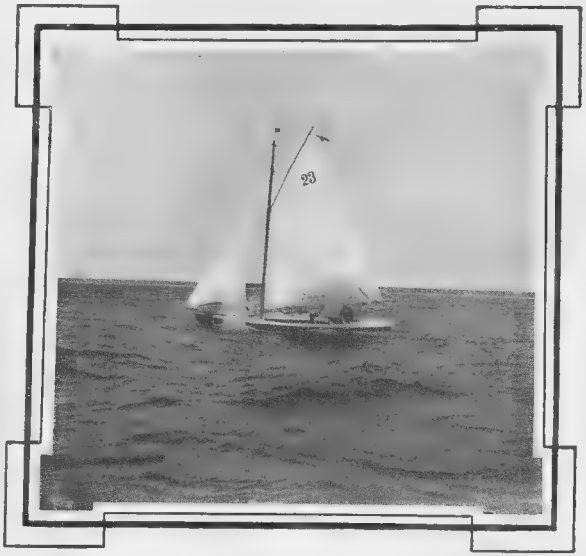
Однако эта неудача въ гонкѣ на одинъ изъ клубскихъ переходящихъ кубковъ въ 1906 году искупились побѣдой Рѣчного Яхтъ-Клуба въ состязаніи на другой его кубокъ—кубокъ Русанова.

Въ первый разъ за все время существованія этого кубка вернулъ его

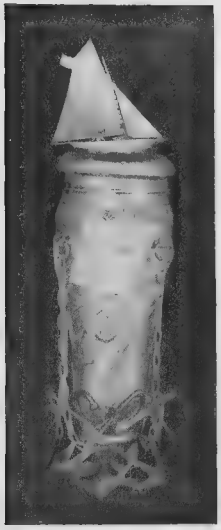
Спускъ шлюпа **„Денебъ“** Н. Д. и Д. Д. Маршаловыхъ.

С.-Петербургскій Рѣчной Яхтъ-Клубъ и честь этой побѣды досталась уже не молодой яхтѣ «Исультъ», шедшей подъ управленіемъ своего владѣльца А. А. Мюзера и побившей всѣ лучшія петербургскія и финляндскія яхты. По поводу этой гонки финляндскими газетами указывалось тогда на случайность выигрыша «Исульта», въ виду измѣнившагося и засвѣжѣвшаго вѣтра, крайне выгоднаго для «Исульта» но, если это и была случайность, то во всякомъ случаѣ приходилось отдать должное командиру «Исульта», который сумѣлъ ловко воспользоваться этимъ обстоятельствомъ.

Изъ небольшихъ новыхъ яхтъ въ этомъ году выдвинулся шлюпъ «Денебъ» Н. Д. и Д. Д. Маршаловыхъ, построенный по нѣсколько измѣненному Д. Маршаловымъ чертежу американской яхты «Hayseed» въ мастерской Яхтъ-Клуба, гдѣ въ этомъ году, въ видѣ опыта, работали старые рабочіе І. Энга подъ фирмой его жены Р. Энгъ. Въ первую же свою навигацію «Денебъ» взялъ 5 первыхъ и 1 второй призъ, не смотря на то, что былъ спущенъ на воду лишь въ іюлѣ мѣсяцѣ, въ 1907 же году, участвуя на петер-



Шлюпъ **„Денебъ“** Н. Д. и Д. Д. Маршаловыхъ.



Кубокъ б. Яхтъ-Клуба г. Дальняго.

бургскихъ гонкахъ, онъ изъ 11 стартовъ взялъ 11 первыхъ призовъ. „Денебомъ“ же были взяты въ 1906 и въ 1907 годахъ призы Морского Министерства во II-мъ и III-мъ классахъ.

Уже двѣ навигаціи пережила поступившая въ 1906 г. въ списки Яхтъ-Клуба яхта «Лада», которую въ этомъ году пріобрѣлъ членъ Клуба Я. П. Бѣляевъ отъ прежняго ея владѣльца А. А. Коровина, и сезонъ 1906 года прошелъ для этой яхты съ крупными побѣдами.

Въ іюнѣ мѣсяцѣ состоялась снова морская двухдневная гонка на большую дистанцію вокругъ маяка Веркко-Матала на новый почетный кубокъ бывшаго Яхтъ-Клуба гор. Дальняго, поднесенный тремя членами этого клуба Герцогомъ, Тиммомъ и Зиловымъ въ даръ С.-Петербургскому Рѣчному ЯхтъКлубу, какъ реликвію ихъ Клуба послѣ японской войны 1904—1905 года. Этотъ почетный кубокъ достался «Ладѣ», управляемой И. И. Станкевичемъ, побившей весьма серьезныхъ конкуррентовъ, какъ «Розали» И. И. Бергмана и «Мирьямъ» П. Ф. Гольцингера. Помимо этого кубка «Лада» же одержала побѣду и въ гонкѣ на юбилейный кубокъ Л.-Гв. Преображенскаго полка. Другой юбилейный кубокъ Батареи Великаго Князя Михаила Павловича достался «Сагѣ» И. и Г. Штро, уже владѣвшей имъ въ 1904 году. Эта яхта за навигацію 1906 года крайне удачно участвовала на гонкахъ и получила даже кубокъ за большинство призовъ сезона.

Кромѣ «Денеба» призъ Морского Министерства въ этомъ сезонѣ, взяла въ I классѣ «Забіяка» П. В. Павлова. Этотъ ботикъ, построенный въ 1903 году О. О. Ульманомъ, отличался недурнымъ ходомъ, но его гоночная карьера не могла считаться особенно удачной. Прежніе его владѣльцы относились къ нему

Шлюпъ **„Сага“** Г. Г. и И. Г. Штро.

не очень довѣрчиво. Только со времени его перехода въ руки энергичнаго яхтсмена, пріобрѣвшаго себѣ извѣстность въ послѣдніе годы побѣдами на яхтѣ «Рогдаѣ», П. В. Павлова, «Забіяка» сталъ брать въ своемъ классѣ одинъ призъ за другимъ и его репутація сильно поднялась. Къ 1906 году ботикъ этотъ уже считался сильнѣйшимъ въ I-мъ классѣ.

Ботикъ съ выдвижнымъ килемъ **„Забіяка“** П. В. Павлова.

Какъ и въ предыдущіе годы яхты Рѣчного Яхтъ-Клуба въ навигацію 1906 года имѣли случай не разъ помѣряться съ силами финляндскими яхтами и не безуспѣшно. Уступивъ побѣду «Джуэрѣ» Гарри Валя и знаменитому «Шёхунну» Р. Грана, побившему подъ управленіемъ Г. Гейтлина «Сагу», яхты Клуба «Рогдай», подъ управленіемъ Н. Н. Шлейфера, и «Забіяка» съ владѣльцемъ П. Павловымъ, въ свою очередь одержали побѣды надъ «Іолан-дой» В. Валя и «Лункентусомъ» Б. Гейтлина.

Гонки Рѣчного Яхтъ-Клуба на гоночной петербургской недѣлѣ представляли главный ея интересъ, привлекая огромное количество яхтъ. На гоночной же недѣлѣ въ 1906 году снова была устроена гонка моторныхъ лодокъ, третій уже разъ устраиваемая Яхтъ-Клубомъ. Побѣдителями оказались В. Морсъ на «Вестернѣ», А. П. Бекель на «Американцѣ», а третій призъ достался «Сиренѣ» И. Гудовскаго.

1906 годъ былъ годомъ, въ которомъ гребной спортъ послѣдній разъ блеснулъ въ Яхтъ-Клубѣ. Въ этомъ году состоялось вновь состязаніе на почетный флагъ. Заявилъ желаніе участвовать на этотъ почетный призъ членъ Клуба А. А. Масленниковъ, въ теченіе лѣта серьезно тренировавшійся и достигнувшій отличныхъ результатовъ. На гонкѣ на почетный флагъ А. А. Масленниковъ сдѣлалъ положенную дистанцію въ очень хорошее время, 5 м. 9 сек., и получилъ почетное званіе перваго гребца. Это была послѣдняя гонка въ Яхтъ-Клубѣ на почетный его флагъ и вообще послѣднее гребное состязаніе сколько-нибудь серьезнаго характера. Послѣ него начинаютъ устраиваться исключительно гонки лишь для военныхъ вельботовъ и катеровъ, частныхъ шлюпокъ; члены же Клуба составляли разряды совершенно слу-

А. А. Масляниковъ, первый гребецъ СПБ. р. Я.-К. въ 1906 году.

чайно, выступая преимущественно въ разрядахъ байдарокъ и прогулочныхъ шлюпокъ.

Послѣ смерти въ 1905 году арендатора яхтъ-клубской мастерской Энга, послѣдняя пережила трудное время. Вдовѣ Энга, съ которой заключилъ было временное условіе Комитетъ, оказалось совсѣмъ не подъ силу содержать мастерскую въ Яхтъ-Клубѣ. Хотя въ началѣ года мастерская и работала и построила даже два новыхъ небольшихъ судна, «Денеба» и «Утопію», но въ общемъ Э. Энгъ такъ неумѣло вела все дѣло, что къ концу лѣта лишилась почти всѣхъ своихъ хорошихъ рабочихъ. Для Комитета стало ясно, что для мастерской необходимъ былъ новый арендаторъ.

Послѣ нѣсколькихъ предложеній, казавшихся Комитету не совсѣмъ подходящими, онъ заключилъ наконецъ въ октябрѣ 1906 г. новое условіе по арендѣ мастерской съ членомъ Клуба Е. А. Куномъ на 5 лѣтъ, съ платою по 500 р. въ годъ. Е. А. Кунъ до этого былъ лишь строителемъ-любителемъ и потому можно было надѣяться, что къ работамъ мастерской онъ отнесется съ должнымъ стараніемъ. Авторитетъ Е. Куна и довѣріе къ нему членовъ Яхтъ-Клуба были настолько велики, что уже къ 1 января 1907 г. онъ получилъ весьма значительное количество заказовъ.

На первыхъ же порахъ новому арендатору мастерской пришлось столкнуться съ двумя большими непріятностями.

11 октября сгорѣла до основанія отъ неизвѣстной причины кузница при мастерской со всѣмъ инвентаремъ и инструментами, изъ которыхъ часть принадлежала Яхтъ-Клубу. Непріятны послѣдствія этого пожара были для

стоявшихъ около кузницы на зимовкѣ яхтъ. Изъ нихъ сильно пострадали «Рогдай», «Редланцеръ», «Призракъ» и «Юнона», и совсѣмъ сгорѣлъ одинъ бортъ у старой яхты «Рогнѣда», оставленной на зимовку Г. А. Износковымъ. Всѣ эти яхты застрахованы не были и владѣльцамъ ихъ предстояли значительные расходы по ремонту и приведенію ихъ въ порядокъ. Не успѣло изгладится впечатлѣніе отъ этого пожара, какъ 16 декабря произошелъ въ Яхтъ-Клубѣ еще пожаръ. Въ 2 ч. 30 м. дня загорѣлась мастерская Клуба. Въ ней въ это время шли работы, а во второмъ этажѣ въ квартирѣ находилось семейство старшаго рабочаго Никмана. Огонь показался подъ топившейся плитой и распространился такъ быстро, что всѣ находящіеся въ мастерской рабочіе едва успѣли спастись. Какъ на первомъ пожарѣ кузницы, такъ и при пожарѣ мастерской быстрому прекращенію огня и отстаиванію стоявшихъ кругомъ яхтъ сильно способствовала дружная работа клубскихъ матросовъ подъ командою боцмана Дмитрія Рѣпникова и общая распорядительность завѣдующаго хозяйствомъ Клуба почетнаго члена, Э. А. Ломача. Сгорѣвшія мастерская и кузница были застрахованы и зло отъ пожаровъ было-бы не такъ еще велико, если бы они не задержали сильно работы новаго арендатора Е. А. Куна.

Послѣ пожара мастерской СПБ. р. Я.-К. 16 декабря 1906 года.

Зданіе новой мастерской СПБ. р. Я.-К.
аренд. маст. Е. А. Кунъ.

Комитетъ энергично принялся за скорѣйшее возведеніе новыхъ кузницы и мастерской и благодаря любезности своего члена архитектора Н. П. Козлова, изготовившаго проектъ новой мастерской, Клубу удалось довольно скоро возстановить сгорѣвшія постройки. Новое зданіе мастерской отличалось противъ прежняго значительно большими удобствами и размѣрами, а по своей оригинальной формѣ послужило даже украшеніемъ построекъ Яхтъ-Клуба.

1907.

Двѣ новыя, тяжелыя утраты постигли Рѣчной Яхтъ-Клубъ въ 1907 году. Скончался послѣдній изъ его основателей и старѣйшій почетный членъ Клуба, Николай Христіановичъ Вилькинсъ.

Почетный членъ и основатель СПБ. р. Я.-К. **Н. К. Вилькинсъ.** † въ 1907 г.

Когда говорилось въ этомъ очеркѣ про первые шаги Яхтъ Клуба, про первыя правила гребныхъ гонокъ, подготовку гребцовъ и самыя гонки и вообще про постановку всего сложнаго клубскаго дѣла,—безпрестанно упоминалось имя Николая Христіановича.

Огромная его энергія и любовь къ насажденному имъ дѣлу и самому Яхтъ-Клубу, при сотрудничествѣ такихъ работниковъ, какъ В. Ю. Познанскій, Ц. А. Кавосъ, Д. И. Маршаловъ, И. Я. Франсо-Нетто, П. Т. Образцовъ, придали сразу же вѣрный курсъ молодому Яхтъ-Клубу, благодаря которому онъ и могъ только достичь настоящаго своего солиднаго положенія. Помимо административныхъ и хозяйственныхъ заботъ о Клубѣ, Николай Христіановичъ съ увлеченіемъ предавался гребнымъ гонкамъ и катанью на конькахъ, будучи самъ отличнымъ гребцомъ и конькобѣжцемъ и вообще спортсменомъ въ самомъ высокомъ значеніи этого слова. Въ дальнѣйшіе годы клубской жизни Николай Христіановичъ вслѣдствіе разстроеннаго здоровья принужденъ былъ жить внѣ Петербурга и потому рѣже бывать въ Яхтъ-Клубѣ, но тѣмъ не менѣе на большихъ клубскихъ праздникахъ, какъ 14 марта, поднятіе и спускъ флага, онъ былъ почти всегда непремѣннымъ гостемъ. Въ послѣдніе годы Николай Христіановичъ вслѣдствіе слабаго здоровья и изъ-за преклонныхъ лѣтъ еще рѣже сталъ посѣщать Рѣчной Яхтъ-Клубъ, но

всетаки, не смотря на свои 80 лѣтъ, былъ еще на обѣдѣ 14 марта 1905 года, гдѣ и произнесъ тостъ за процвѣтанье дорогого ему Клуба. На этомъ обѣдѣ яхтъ-клубисты послѣдній разъ видѣли своего основателя, единственнаго уже изъ трехъ, остававшагося еще въ живыхъ. По разсказамъ сына покойнаго, въ самые послѣдніе дни своей жизни и даже въ самыя почти послѣднія минуты Николай Христіановичъ, совсѣмъ теряя уже память и сознаніе, только и говорилъ и бредилъ, что о своемъ С.-Петербургскомъ рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ, который онъ такъ горячо и искренно любилъ.

Второю утратою,—утратою незамѣнимою для Клуба,—была смерть члена Комитета и Секретаря Яхтъ-Клуба Николая Іосифовича Васильева.

Покойный исполнялъ обязанности Секретаря съ 1885 года, т.-е. въ теченіи 22 лѣтъ, и 8 лѣтъ состоялъ членомъ Хозяйственнаго Отдѣленія Комитета. Онъ умеръ внезапно, въ ночь на 1 марта, отъ разрыва сердца. Горячо любя Яхтъ-Клубъ, Николай Іосифовичъ принималъ всегда самое ревностное, энергичное участіе во всѣхъ его дѣлахъ и, помимо своихъ секретарскихъ обязанностей, онъ былъ еще казначеемъ Клуба послѣ отказа отъ этой должности Н. А. Стефаница, безсмѣннымъ членомъ Гоночной Комиссіи и членомъ всѣхъ прочихъ Комиссій по Клубу. У многихъ въ памяти тѣ горячія рѣчи и слова Николая Іосифовича, какія вырывались у него еще сравнительно недавно во время длинной исторіи съ Петровскимъ Яхтъ-Клубомъ. Умѣнье прекрасно владѣть словомъ и огромная опытность покойнаго въ веденіи клубскихъ дѣлъ не заставляли желать для Клуба лучшаго Секретаря и Николай Іосифовичъ пользовался неподдѣльнымъ уваженіемъ и симпатіями всѣхъ членовъ Яхтъ-Клуба. Въ большой степени способствовали этому и открытый, прекрасный, чисто юный характеръ покойнаго и его отзывчивыя товарищескія отношенія къ окружавшимъ его сочленамъ, не взирая ни на положеніе, ни на возрастъ. Онъ всегда стремился поддерживать дружныя отношенія между членами

Секретарь СПБ. р. Я.-К. **Н. І. Васильевъ.**
1885—1906 г.

Клуба, поощряя ихъ къ работамъ на пользу Клубу, свято помня завѣтъ покойнаго основателя В. Ю. Познанскаго. Помимо всего здѣсь сказаннаго, Николай Іосифовичъ былъ въ душѣ и истиннымъ воднымъ спортсменомъ. Всегда съ неизмѣнною любовью относился онъ къ гребнымъ гонкамъ и былъ долгое время Почетнымъ Секретаремъ ежегодно устраиваемаго въ Петербургѣ состязанія гребцовъ-любителей. Не по обязанности присутствовалъ онъ на парусныхъ гонкахъ Клуба, а вслѣдствіе огромнаго интереса къ нимъ питаемаго. Великое удовольствіе представляли для Н. І. Васильева также и эскадренныя и совмѣстныя плаванья судовъ Яхтъ-Клуба, въ которыхъ онъ не разъ принималъ дѣятельное участіе. Съ живѣйшимъ интересомъ готовился покойный къ предстоящему 50-лѣтнему юбилею Клуба, предполагая спеціально заняться составленіемъ исторіи Яхтъ-Клуба за этотъ долгій періодъ его существованія, но мечтѣ Николая Іосифовича не суждено было сбыться и Яхтъ-Клубъ преждевременно лишился крупной и незамѣнимой своей силы, неутомимаго, всесторонняго работника.

Послѣ смерти Н. І. Васильева обязанности Секретаря Яхтъ-Клуба принялъ на себя членъ Комитета Н. Д. Маршаловъ.

Говоря о смерти Н. Х. Вилькинса и Н. І. Васильева, нельзя не вспомнить также съ чувствомъ глубокой грусти о преждевременно скончавшемся въ томъ же году дѣйствительномъ членѣ Клуба Владимірѣ Николаевичѣ Клагесѣ, бывшемъ владѣльцѣ яхтъ «Золушка», «Боривой» и «Коля», добромъ товарищѣ и хорошемъ человѣкѣ, не разъ помогавшемъ Яхтъ-Клубу въ качествѣ архитектора при разрѣшеніи различныхъ техническихъ вопросовъ.

1907 годъ долженъ остаться въ памяти яхтъ-клубистовъ по одному событію, еще разъ показавшему всю силу и мощь Яхтъ-Клуба въ тѣхъ случаяхъ, когда дѣло касалось спортивнаго его представительства.

Когда въ 1906 году кубокъ Кази былъ снова отбитъ Выборгскимъ Паруснымъ Обществомъ и увезенъ снова въ Выборгъ, самолюбіе яхтъ-клубскихъ спортсменовъ было задѣто весьма сильно. Съ закрытіемъ навигаціи 1906 г. начали усиленно говорить о постройкѣ новой яхты для отбитія кубка отъ выборжцевъ и вскорѣ на особомъ собраніи судовладѣльцевъ, по иниціативѣ членовъ Гоночной Комиссіи Д. Д. Маршалова и Комитета Н. І. Васильева было рѣшено построить такую яхту на собранную по особымъ паямъ сумму съ дальнѣйшимъ розыгрышемъ паевъ, какъ это было десять лѣтъ тому назадъ при покупкѣ яхты «Гвендолина». Членъ Комитета И. И. Бергманъ былъ уполномоченъ заказать въ Америкѣ извѣстному конструктору В. Гарднеру чертежи яхты, а одновременно съ этимъ открыта подписка на ея постройку, давшая столь блестящіе результаты, что оказалась покрытою значительно ранѣе назначеннаго срока. Новый арендаторъ клубской мастерской Е. А. Кунъ особенно старательно

занялся этой постройкою и къ іюлю мѣсяцу яхта названная «Атаиромъ», была уже готова и могла совершать пробныя плаванія подъ управленіемъ того-же И. И. Бергмана, подъ наблюденіемъ котораго она строилась и который былъ назначенъ Комитетомъ ея рулевымъ въ гонкѣ на кубокъ Кази.

Назначеніе рулевымъ на эту отвѣтственную гонку И. И. Бергмана было общимъ желаніемъ и Комитета и всего Яхтъ-Клуба. Слишкомъ хорошо была извѣстна всѣмъ его многолѣтняя опытность въ гоночномъ дѣлѣ и его въ высшей степени серьезное отношеніе къ гонкамъ. Дѣйствительно, надежды яхтъ-клубистовъ на «Атаира» и его рулевого оправдались вполнѣ и кубокъ Кази былъ отбитъ въ состязаніи 15 августа отъ двухъ конкуррентовъ, Выборгскаго Паруснаго Общества и участвовавшаго въ первый разъ на гонкѣ на кубокъ Кази Нюландскаго Яхтъ-Клуба, пославшихъ на гонку лучшія свои яхты и лучшихъ рулевыхъ, именно «Іоланду» подъ управленіемъ Г. Валя и прославившагося въ этомъ году побѣдами въ Финляндіи «Кая» подъ управленіемъ Г. Стенбека. Но «Атаиръ» оказался замѣчательно удачнымъ судномъ, обладавшимъ прекраснымъ ходомъ въ лавировку и великолѣпно выдерживающимъ свѣжій вѣтеръ. Когда на гонкѣ «Іоландѣ» были совсѣмъ не подъ силу два сильныхъ шквала и она бросила состязаніе, «Атаиръ» ихъ почти не замѣтилъ и подъ балунъ-кливеромъ спокойно продолжалъ состязаніе. «Кай» же былъ побитъ «Атаиромъ» на 30 минутъ. Вся постройка «Атаира» обошлась въ 6114 руб. и, согласно условіямъ розыгрыша, получившему яхту приходилось доплатить около 2000 руб. При розыгрышѣ паевъ на постройку «Атаира» выигрышъ палъ на билетъ, принадлежащій члену Клуба Е. Ц. Кавосу, который продалъ его сейчасъ же И. И. Бергману.

Шлюпъ „Атаиръ“ И. И. Бергмана.

Шхуна **„Ге-Паризіеннъ“** барона Г. В. Тизенгаузена, Г. Гоне и А. В. Швыковскаго.

Кромѣ «Атаира» украсила собою клубскую эскадру еще пришедшая изъ Англіи въ этомъ году новая шхуна, постройки В. Файфа, «Ге-Паризіеннъ», пріобрѣтенная членами Клуба барономъ Г. В. Тизенгаузеномъ, Г. Гоне и А. В. Швыковскимъ, сдѣлавшая очень быстрый переходъ до Выборга—въ 8 дней.

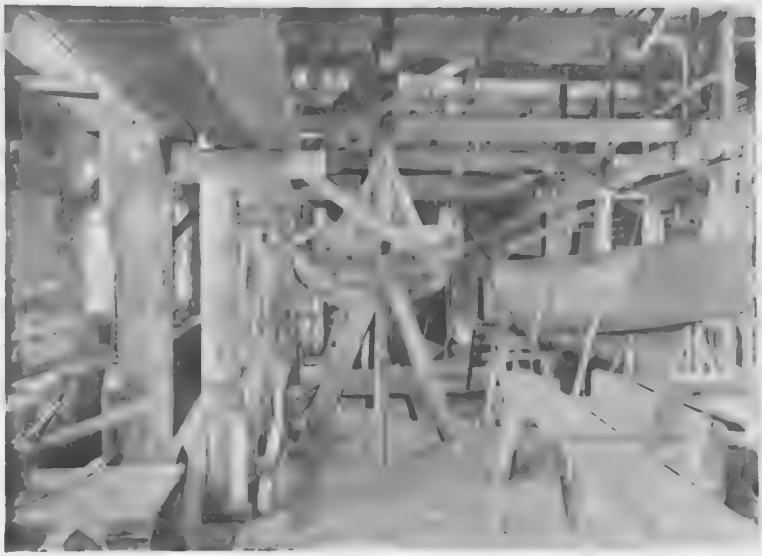
За послѣдніе года переходы изъ Англіи сдѣлались дѣломъ обыкновеннымъ и совершались каждое лѣто.

Кромѣ «Атаира» мастерская Яхтъ-Клуба построила еще двѣ новыя небольшія яхты I класса, создавшія вскорѣ себѣ имя на петербургскихъ гонкахъ. Это были «Май-Хопъ» молодого члена Клуба В. В. Попова, построенный по чертежу молодого же финляндскаго конструктора Г. Гейтлина, и «Альруна» М. О. Урбани, построенная по американскому чертежу Хэнда младшаго. Въ первую же свою навигацію «Май-Хопъ», постоянно ходившій подъ управленіемъ Н. Н. Шлейфера, взялъ 7 первыхъ призовъ и удержалъ за Рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ кубокъ Д. И. Маршалова противъ довольно сильныхъ соперниковъ, въ числѣ которыхъ были «Лункентусъ» Нюландскаго Яхтъ-Клуба и «Буревѣстникъ» Гаванскаго Паруснаго Общества.

Вторая новая яхта «Альруна» также оказалась очень удачнымъ судномъ и въ слабый вѣтеръ была сильнѣйшимъ конкуррентомъ въ своемъ классѣ.

Поступилъ въ списки судовъ Клуба также еще новый шлюпъ «Борей» (б. Шёхуннъ), купленный въ Гельсингфорсѣ В. С. Богдановымъ. За время своей гоночной карьеры съ 1905 г. яхта эта, одержавъ цѣлый рядъ блестящихъ побѣдъ въ Финляндіи и не менѣе удачно дебютировала въ минувшемъ году и въ Петербургѣ. Въ 1907 г. «Борей» подъ управленіемъ своего конструктора Г. Гейтлина взялъ призъ Морского Министерства при очень свѣжемъ 7 бальномъ вѣтрѣ, удививъ своимъ ходомъ бывшую на судейскомъ пароходѣ публику и оказавшись по учету лучшимъ изъ всѣхъ участвовавшихъ на гонкѣ яхтъ, въ числѣ которыхъ находились даже такія имена какъ «Рогдай» и «Сара».

Другой призъ Морского Министерства этого года взялъ опять Денебъ Н. Д. и Д. Д. Маршаловыхъ, который въ этомъ году ходилъ необыкновенно успѣшно, взявъ 11 первыхъ призовъ изъ 11 же стартовъ и тѣмъ завоевавъ почетный кубокъ за большинство призовъ сезона. Денебъ же взялъ юбилейный кубокъ Батареи Великаго Князя Михаила Павловича, побивъ всѣхъ своихъ конкурренговъ высшаго IV класса, «Борея», «Сагу», «Смарта», «Зазу» и «Ласточку». Второй юбилейный кубокъ Л.-Гв. Преображенскаго полка достался уже въ третій разъ яхтѣ «Лада» Я. П. Бѣляева. Число почетныхъ переходящихъ кубковъ Рѣчного Яхтъ-Клуба въ 1907 г. увеличилось еще однимъ.



Внутренній видъ стараго эллинга СПБ. р. Я.-К.
Строятся шлюпъ „Альруна“ М. О. Урбани и моторный катеръ „Дорисъ“ А. А. Мюзера.

Однимъ изъ старѣйшихъ членовъ Клуба О. О. Ульманомъ былъ поднесенъ въ даръ Яхтъ-Клубу давнишній его призъ, взятый имъ еще въ 1890 г. въ Або на принадлежащемъ тогда ему ботикѣ съ выдвижнымъ килемъ «Уна» на гонкѣ мѣстнаго Яхтъ-Клуба. Поднося этотъ кубокъ, какъ переходящій призъ на гонки, О. О. Ульманъ желалъ имъ поощрить состязанія небольшихъ ботиковъ съ выдвижными килями. Типъ этихъ судовъ, наиболѣе удобныхъ для петербургскихъ мелкихъ водъ, всегда являлся очень полезнымъ и желательнымъ для столицы вслѣдствіе своей сравнительной дешевизны и доступности для большинства публики.

Первая гонка на кубокъ О. О. Ульмана состоялась 25 іюля этого года на фарватерѣ Средней Невки. Она привлекла довольно много яхтъ СПБ. рѣчного Яхтъ-Клуба и Гаванскаго Паруснаго Общества и прошла очень удачно. Кубокъ получила въ сильной борьбѣ съ «Забіякой» «Недда» И. Кнор-

Шлюпъ „**Денебъ**“ Н. Д. и Д. Д. Маршаловыхъ.

ринга и П. Иващенкова, шедшая подъ управленіемъ перваго, сохранивъ его за СПБ. рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ.

Въ этомъ году состоялась въ первый разъ въ Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ, еще одна интереснѣйшая гонка, двухдневная дистанціонная гонка отъ Петергофа до Біоркэ-Зунда, на призъ, пожертвованный почетнымъ членомъ Клуба А. Ф. Мертенсомъ. Гонка эта была устроена по гандикапу, гдѣ учетъ разсчитывался заранѣе, и каждой яхтѣ давался свой особый летучій стартъ.

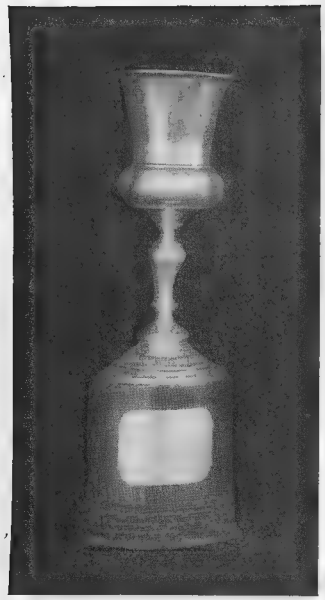
Призъ А. Ф. Мертенса достался яхтѣ «Лада», управляемой И. Станкевичемъ, вторымъ за которой былъ «Исультъ» и третьею «Розали».

На другой день, по прибытіи яхтъ въ Біоркэ-Зундъ къ дачѣ члена Комитета и Казначея Клуба А. А. Мюзера, пришла туда еще эскадра яхтъ Выборгскаго Паруснаго Общества и тамъ состоялась гонка на призъ Мюзера между яхтами Рѣчного Яхтъ-Клуба и Выборгскаго Общества, побѣдителемъ въ которой оказался только - что вернувшійся изъ своего дальняго плаванья «Рогдай» П. В. Павлова.

Въ высшей степени интересно и оживленно прошла въ этомъ году большая гонка гоночной недѣли, благодаря участію въ ней многихъ иногородныхъ яхтъ. Отъ Эстляндскаго Морского Яхтъ-Клуба участвовала яхта «Бленда» Э. Ротермана, отъ Нюландскаго Яхтъ-Клуба— «Лункентусъ» Б. Гейтлина, а Выборгское Парусное Общество представляли на гонкѣ яхты «Іоланда» В. Валя и А. Сергѣева, «Сифоксъ» Ж. Стюнкеля и «Сибилла» Э. Экстрема.

Кромѣ «Бленды» всѣ эти яхты получили призы и пребываніе въ Клубѣ ихъ рулевыхъ и командъ придало особое оживленіе гоночнымъ празднествамъ и обычному лѣтнему вечеру—ассамблеѣ.

Въ 1907 году со смертью Н. І. Васильева главнымъ завѣдующимъ парусными гонками сталъ избранный въ составъ Гоночной Комиссіи



Переходящій кубокъ **О. О. Ульмана.**

въ 1906 г. Иванъ Андреевичъ Рутшъ. Онъ чрезвычайно ревностно взялся за это нелегкое и хлопотливое дѣло и за все время состоянія въ Гоночной Комиссіи не пропустилъ ни одного состязанія. И раньше, до 1906 г., онъ не разъ помогалъ Н. І. Васильеву и прежней Комиссіи въ ихъ работѣ, а теперь, какъ руководитель всѣхъ парусныхъ и гребныхъ гонокъ, онъ былъ незамѣнимъ. Всегда все у него было во время готово и гонки проходили въ полномъ порядкѣ. Имъ былъ также заведенъ прекрасный порядокъ и отчетность по выдаваемымъ призамъ. Иванъ Андреевичъ не смущался ни временемъ, ни разстояніемъ, если нужно было быть на гонкѣ. Онъ ѣхалъ въ Гельсингфорсъ и Выборгъ для представительства, какъ членъ Гоночной Комиссіи; бывала гонка въ Біоркэ-Зундѣ,—онъ былъ неизмѣнно тамъ на «Первенцѣ»; надо было цѣлый день пробыть въ морѣ за Лондонскимъ маякомъ на большой морской гонкѣ,—онъ, конечно, съ ранняго утра уже готовилъ «Первенецъ» къ отплытію. Всѣ эти Рутша работы для Яхтъ-Клуба были прямо незамѣнимы и потому въ 1908 г. было единогласно рѣшено поднести ему жетонъ за столь полезную его дѣятельность. Къ крайнему однако сожалѣнію Яхтъ-Клубу не долго пришлось пользоваться услугами этого ревностнаго работника. Въ началѣ 1910 года Иванъ Андреевичъ неожиданно скончался отъ удара и разстался навѣки со столь любимымъ имъ Яхтъ-Клубомъ, заставивъ искренно и неподдѣльно пожалѣть своихъ товарищей—сочленовъ о столь тяжелой и внезапной утратѣ.

Членъ Гоночной Комиссіи СПБ. р. Я.-К. **И. А. Рутшъ.** † въ 1910 г.

Долгое зимнее время конца 1907 года, членамъ Рѣчного Яхтъ-Клуба не пришлось скрасить увлекательнымъ буернымъ катаньемъ. Обильно выпавшій съ начала зимы снѣгъ былъ причиною того, что буерныхъ катаній въ эту зиму почти не было. Но за-то начало 1907 года,

февраль мѣсяцъ, благодаря наступившимъ послѣ оттепели морозамъ, можетъ быть отмѣченъ двумя гонками, состоявшимися 18 и 25 февраля на Лахтинской отмели на призы, пожертвованные членомъ Комитета В. П. Кузмичевымъ. Въ обѣихъ гонкахъ изъ шести буеровъ первымъ былъ буеръ «Едва - едва» съ рулевымъ В. П. Кузмичевымъ, а вторымъ буеръ «Ярило» Н. Н. Шлейфера.

Кромѣ удачныхъ гонокъ и крейсерскія плаванія въ 1907 году безусловно процвѣтали. Дальнія плаванія судовъ Яхтъ-Клуба не прекращались въ теченіе всего лѣта. Больше всѣхъ плавала яхта «Зорька» С. Н. Штальмана, побывавшая въ такихъ рѣдко посѣщаемыхъ мѣстахъ, какъ Нюстадтъ и Раумо. Владѣльцу ея, представившему въ Комитетъ два вахтенныхъ журнала и подробный дневникъ плаванія, былъ присужденъ почетный жетонъ имени В. Ю. Познанскаго. Много плавалъ затѣмъ «Рогдай» П. Павлова, участвовавшій попутно въ гонкахъ въ Выборгѣ и Гельсингфорсѣ и въ дистанціонной гонкѣ Нюландскаго Яхтъ-Клуба отъ шхеръ Мустама до о. Гогланда. Во время этого плаванія «Рогдаю» между прочимъ пришлось выдержать у о. Наргена ночью жестокій штормъ.

Долго также плавала по шхерамъ яхта «Глоріа-Део» Вице-Командора Е. П. Ольсена, но ея плаванію не суждено было окончиться благополучно, а пришлось завершиться трагически, совсѣмъ небывалой еще въ лѣтописяхъ Яхтъ-Клуба и непостижимой катастрофой. Совершая переходъ отъ Котки до Курсало, «Глоріа-Део» встрѣтилась въ узкомъ шхерномъ фарватерѣ съ военнымъ миноносцемъ № 214, шедшимъ подъ командой лейтенанта князя Голицына восемнадцати узловымъ ходомъ. Изъза узкости фарватера миноносецъ при встрѣчѣ съ яхтою не могъ измѣнить своего курса и послѣдняя была имъ разрѣзана пополамъ. Яхта почти моментально пошла ко дну, а ея экипажъ, состоящій изъ владѣльца судна Е. П. Ольсена, его брата М. П. Ольсена и трехъ матросовъ,

Гоночная Комиссія Международной Моторной Гонки въ 1907 г. И. А. Рутшъ, Н. Д. Маршаловъ.

были приняты на бортъ миноносца и такимъ образомъ избѣгли гибели. Всѣ вещи, бывшія на яхтѣ, и весь инвентарь ея погибли.

Сверхъ цѣлаго ряда парусныхъ гонокъ, о которыхъ только-что было сказано, сезонъ 1907 года отмѣчается еще цѣлымъ рядомъ гонокъ моторныхъ лодокъ.

Лѣтомъ этого года Россійское Автомобильное Общество устраивало въ Петербургѣ выставку автомобилей и моторныхъ лодокъ. Одновременно Обществомъ были организованы большія международныя состязанія автомобилей на дистанцію Москва—Петербургъ и гонки моторныхъ лодокъ. Для устройства послѣднихъ Общество обратилось къ С.-Петербургскому рѣчному Яхтъ-Клубу съ просьбой устроить ихъ совмѣстно. Яхтъ-Клубъ изъявилъ полное свое согласіе и представителями отъ себя назначилъ своихъ членовъ В. П. Кузмичева, П. В. Павлова и Е. А. Куна. Соединенная Гоночная Комиссія заручилась содѣйствіемъ многихъ лицъ и обществъ и повела дѣло устройства этихъ гонокъ столь энергично, что вскорѣ уже имѣла возможность назначить въ призы цѣлый рядъ весьма цѣнныхъ кубковъ. Призы получены были и отъ Морского Министерства для всѣхъ разрядовъ, и отъ Отдѣла Торговаго Мореплаванія, и отъ Добровольнаго флота, С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба, наконецъ отъ нѣсколькихъ отдѣльныхъ лицъ. Гонки продолжались два дня, 2 и 3 іюня, и привлекли много публики.

Почетный членъ СПБ. р. Я.-К.
П. Я. Бекель.

Съ особеннымъ интересомъ слѣдили всѣ присутствующіе за французской лодкой «Lorraine II», показавшей невиданную для Петербурга скорость, 19 узловъ (9 минутъ вокругъ Елагина острова). Эта же лодка вмѣстѣ съ «каютными судами» участвовала въ гонкѣ на заливѣ между Яхтъ-Клубомъ, Кронштадтомъ и Петергофомъ, на дистанцію въ 28 морскихъ миль. На состязаніе это соизволилъ смотрѣть въ Петергофѣ Государь Императоръ вмѣстѣ со Своей Августѣйшей Семьей.

Изъ лодокъ Яхтъ-Клуба особенно отличились: «Рочестеръ»—А. П. Бекеля, «Чумъ» —П. В. Павлова и А. А. Вундера, «Американецъ»—Е. А. Куна, лодка Р. Ф. Мертенса и «Сирена» —В. Рейса, забравшія всѣ наиболѣе цѣнные призы.

Кубокъ СПБ. рѣчного Яхтъ-Клуба получилъ моторный катеръ съ яхты «Зарница», принадлежащей Августѣйшему Почетному Члену Яхтъ-Клуба

Его Императорскому Высочеству Великому Князю Михаилу Александровичу. Катеромъ этимъ управлялъ лейтенантъ баронъ Шиллингъ. Призъ тутъ-же былъ врученъ Командиру яхты Капитану 2 ранга князю Путятину для поднесенія ея Августѣйшему Владѣльцу.

Независимо отъ этихъ гонокъ была устроена Яхтъ-Клубомъ еще одна моторная гонка гандикапъ на гоночной недѣлѣ, гдѣ призы достались: первый -«Касаткѣ» Я. Н. Перепелкина, второй—лодкѣ Выборгскаго Паруснаго Общества «Денъ» Д. Лагерстрема и третій лодкѣ съ военной яхты «Нева». Эта гонка также привлекла большое количество зрителей. Моторный спортъ съ каждымъ годомъ все болѣе и болѣе охватывалъ петербургскую публику и число моторныхъ судовъ въ Яхтъ-Клубѣ замѣтно разросталось. За время 1897—1900 гг. было въ Яхтъ-Клубѣ 3—4 такихъ судна, въ 1901 году уже насчитывалось 10 лодокъ, а въ 1906 г. число это уже достигло 19. Начиная же съ 1907 г. количество это стало еще болѣе увеличиваться и къ концу навигаціи 1907 года достигло 29. Необыкновенный ростъ воднаго моторнаго дѣла и тѣсно связанное съ этимъ усовершенствованіе моторныхъ судовъ дали возможность Яхтъ-Клубу осуществить давно задуманную мысль о собственной клубской моторной лодкѣ, которая могла-бы служить буксиромъ для малыхъ судовъ, а также и для катанья въ свободное время. Въ этомъ году по докладу Комитета Общее Собраніе разрѣшило постройку моторной лодки по представленной смѣтѣ на сумму 2780 р., съ обращеніемъ на этотъ предметъ находившихся въ кассѣ Клуба фонда на углубленіе фарватера, прежней подписки на моторную лодку, а также и новой такой же подписки. Лодка была заказана клубской мастерской Е. Куна и на нее былъ поставленъ двигатель Буффало въ 15 силъ (HP). Наблюденіе за постройкой возложено было на членовъ Комитета И. И. Бергмана и Н. Д. Маршалова. Къ іюню мѣсяцу лодка была готова и названная «Остикъ» спущена на воду. Она оказалась довольно удачной, прекрасно выполняющей свое назначеніе, какъ буксира. Все лѣто былъ на нее громадный спросъ, даже для катанья, а на международныхъ гонкахъ, гдѣ она участвовала подъ управленіемъ Н. Н. Шлейфера, взяла нѣсколько вторыхъ и третьихъ призовъ. Въ дальнѣйшемъ «Остикъ» продолжалъ добросовѣстно нести клубскую службу, доставляя много разнообразныхъ удобствъ членамъ Клуба, значительно участившимъ вслѣдствіе того свои небольшія прогулки на взморье.

1908.

Осенью 1908 года въ Бозѣ почилъ Августѣйшій Покровитель С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба Генералъ-Адмиралъ Великій Князь Алексѣй Александровичъ.

Членъ СПБ. р. Я.-К. **О. І. Китнеръ.**

Его Императорское Высочество состоялъ въ званіи Августѣйшаго Покровителя Клуба съ 1892 г. и за все это время не разъ оказывалъ Яхтъ-Клубу Свое Августѣйшее вниманіе, жертвуя ежегодно призы Своего имени и особенно покровительствуя бывшимъ Мореходнымъ Классамъ Яхтъ-Клуба. Въ былые годы неоднократно Августѣйшій Покровитель удостаивалъ Клубъ и Своимъ посѣщеніемъ, а въ 1871 г., благодаря содѣйствію Его Высочества на эскадрѣ, сопровождавшей Великаго Князя въ Америку, распорядитель мастерской Яхтъ-Клуба Членъ Комитета Д. И. Маршаловъ совершилъ переходъ до Англіи для осмотра англійскихъ верфей, мастерскихъ и Яхтъ-Клубовъ.

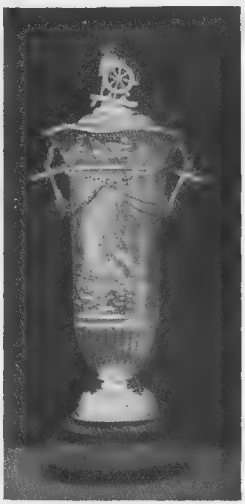
Въ очеркѣ дѣятельности Яхтъ-Клуба за 1908 годъ прежде всего выдаются по своей важности два событія.

Во-первыхъ, въ этомъ году по Высочайшему повелѣнію всѣ Яхтъ-Клубы и водныя общества перешли въ вѣдѣніе Министерства Торговли и Промышленности и лишь только два Яхтъ-Клуба, Императорскій С.-Петербургскій и Невскій, остались въ вѣдѣніи Морского Министерства.

Въ частности эта перемѣна коснулась Рѣчного Яхтъ-Клуба въ томъ отношеніи, что отпускаемыя по Высочайшему повелѣнію Яхтъ-Клубу ежегодно Морскимъ Министерствомъ въ призы 1500 р. теперь стали отпускаться по смѣтѣ Министерства Торговли и Промышленности.

Второй выдающійся фактъ въ яхтъ-клубской исторіи 1908 г. касался исключительно спортивной стороны дѣятельности Клуба.

Не разъ уже въ настоящемъ очеркѣ приходилось говорить о попыткахъ Рѣчного Яхтъ-Клуба отбить отъ финляндцевъ знаменитый бокалъ бывшаго Командора Нюландскаго Яхтъ-Клуба Н. Синебрюхова. 22 года существовалъ этотъ бокалъ и все это время стойко защищалъ его Нюландскій Яхтъ-Клубъ. Только одинъ разъ, въ 1895 году, удалось Шведскому Королевскому Парусному Обществу, въ лицѣ яхты «Сага» Свена



Бокалъ Нюландскаго Яхтъ-Клуба Синебрюхова.

Хидэна, отбить бокалъ этотъ отъ нюландцевъ и удержать его у себя до 1899 года, когда нюландская гоночная яхта «Рараху» снова отбила отъ шведовъ бокалъ Синебрюхова. Всѣ же прочія попытки, какъ финляндскихъ Парусныхъ Обществъ, такъ и СПБ. Рѣчного Яхтъ-Клуба, терпѣли полныя неудачи. Яхты «Рараху» съ рулевымъ Б. Бреннеромъ и «Санпріель» съ рулевымъ К. Седерманомъ побѣждали удачно всѣхъ претендентовъ на бокалъ. Наконедъ въ 1908 году Нюландскій Яхтъ-Клубъ получилъ отъ СПБ. рѣчного Яхтъ-Клуба новый вызовъ.

Прошлогодняя удача яхты «Атаиръ» И. И. Бергмана и замѣчательный ходъ его въ бейдевиндъ въ свѣжій вѣтеръ породили мысль среди членовъ Рѣчного Яхтъ-Клуба о вызовѣ нюландцевъ на гонку на бокалъ Синебрюхова. Вызовъ былъ принятъ Нюландскимъ Яхтъ-Клубомъ и состязанія были назначены на 12, 14 и 16 іюля 1908 года. Рулевымъ «Атаира» былъ назначенъ сначала его владѣлецъ И. И. Бергманъ, но такъ какъ онъ по своимъ личнымъ дѣламъ не могъ принять въ назначенное время командованіе яхтой, то потому командиромъ ея шелъ его замѣститель членъ Клуба О. І. Китнеръ, одинъ изъ испытанныхъ рулевыхъ Яхтъ-Клуба, о которомъ не разъ уже приходилось говорить въ настоящемъ очеркѣ. Защищала бокалъ яхта «Ильматаръ» Нюландскаго Яхтъ-Клуба Вице-Командора К. Седермана, подъ его же и управленіемъ. «Ильматаръ» значительно превосходилъ «Атаира» по величинѣ и поэтому давалъ ему на всю дистанцію въ 43 м. мили порядочный учетъ въ 20 м. 47 с. Однако на первой гонкѣ на лавировкѣ «Ильматаръ» проигралъ «Атаиру» даже въ абсолютной скорости, уйдя лишь на длинныхъ попутныхъ галсахъ, и гонка оказалась выигранной «Атаиромъ». На второй гонкѣ, состоявшейся 16 іюля, при слабомъ вѣтрѣ побѣдителемъ вышелъ

„Атаиръ и **„Ильматаръ“** на буксирѣ идутъ изъ Гельсингфорса къ старту гонки на бокалъ Синебрюхова у Эрансгрунда.

«Ильматаръ», сильно побившій «Атаира». Явилась, такимъ образомъ, необходимость въ третьей, рѣшающей гонкѣ. Между тѣмъ О. Китнеръ черезъ день долженъ былъ уѣхать изъ Гельсингфорса въ С.-Петербургъ, а «Атаиру» надо было также торопиться домой для защиты кубка Кази. Поэтому гонка съ взаимнаго согласія была назначена на 1 августа и «Атаиру» на нее пришлось снова явиться въ Гельсингфорсъ. Неудержимая энергія О. І. Китнера не остановилась передъ этимъ невольнымъ препятствіемъ. Къ назначенному времени «Атаиръ» вторично прибылъ въ Гельсингфорсъ и на послѣдней гонкѣ при свѣжемъ вѣтрѣ снова блестяще побилъ «Ильматара», завоевавъ такимъ образомъ бокалъ Н. Синебрюхова С.-Петербургскому рѣчному Яхтъ-Клубу. Въ С.-Петербургъ, немедленно по возвращеніи О. Китнера съ гонки въ Нюландскій Яхтъ-Клубъ, была отправлена телеграмма, которая наполнила сердца яхтъ-клубистовъ весьма понятною радостью. На торжественномъ обѣдѣ въ Нюландскомъ Яхтъ-Клубѣ кубокъ Н. Н. Синебрюхова былъ врученъ О. І. Китнеру, какъ представителю Рѣчного Яхтъ-Клуба. Эта побѣда не легко досталась послѣднему и въ большой степени онъ обязанъ былъ ею рулевому «Атаира», которому на память объ этой побѣдѣ и былъ отъ Клуба поднесенъ поэтому особый золотой жетонъ.

„Атаиръ" огибаетъ красный буй Морского канала на гонкѣ на кубокъ Кази въ 1908 г.

Тотъ же «Атаиръ» также успѣшно защитилъ и свой петербургскій кубокъ — кубокъ Кази, противъ двухъ претендентовъ, вызвавшихъ Клубъ на состязаніе, Выборгскаго Паруснаго Общества и С.-Петербургскаго Паруснаго Клуба. Первое прислало на гонку новую яхту «Цителлу» О. Лукандера, а второй «Кая» — П. Сеппайна На гонкѣ «Атаиръ» шелъ подъ управленіемъ владѣльца И. И. Бергмана, и блистательно побилъ обоихъ соперниковъ. Кубокъ Кази остался въ Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ, въ которомъ такимъ образомъ въ этомъ году скопились три старинныхъ и наиболѣе извѣстныхъ кубка Финскаго залива.

Побѣды «Атаира» показали спортивную мощь Рѣчного Яхтъ-Клуба и его высокое значеніе въ гоночномъ дѣлѣ. Прошло то время, когда прибытіе въ Яхтъ-Клубъ финляндскихъ яхтъ почти всегда означало взятіе ими призовъ на гонкахъ. Рѣчной Яхтъ-Клубъ сталъ теперь всегда серьезнымъ конкурентомъ и считаться съ нимъ было не легко.

Шлюпъ **„Орестесъ“** П. В. Павлова.

Кромѣ двухъ названныхъ переходящихъ кубковъ «Атаиръ» взялъ въ этомъ году еще почетный кубокъ Л.-Гв. Преображенскаго полка, подъ управленіемъ того-же О. Китнера, противъ «Рогдая» П. В. Павлова и «Ратмира» В., К. и М. Кузмичевыхъ, затѣмъ призъ Министерства Торговли и Промышленности, замѣнившій собою съ этого года призъ Морского Министерства и въ довершеніе своего блестящаго гоночнаго сезона получилъ почетный кубокъ за наиболѣе успѣшное участіе въ гонкахъ этого лѣта.

Славу «Атаира» раздѣлялъ въ этомъ году новый шлюпъ П. В. Павлова «Орестесъ», купленный имъ изъ Америки, гдѣ яхта эта уже успѣла зареко-

мендовать себя хорошимъ ходомъ. Построенный на верфи Бюрджеса и Пакарда по чертежу В. Старлингъ-Бюрджесъ, «Орестесъ» насчитывалъ уже за собою 2 навигаціи. Прибывъ въ невскія воды, онъ показалъ свой удивительный ходъ въ особенности въ небольшіе вѣтры. Начавъ свою петербургскую карьеру съ гоночной недѣли, «Орестесъ» вышелъ побѣдителемъ изъ всѣхъ гонокъ сезона, проигравъ только одну на фарватерѣ Малой Невки изъ-за посадки на мель, и взялъ всего 6 первыхъ призовъ.

Не менѣе удачно дебютировала въ этомъ году еще новая яхта А. А. Цуръ-Гозена «Рогнѣда», построенная имъ у Е. Куна въ мастерской Яхтъ-Клуба по чертежу Гейтлина. Также, какъ и «Орестесъ», «Рогнѣда» въ 1908 г. приняла участіе въ гонкахъ только съ гоночной недѣли и успѣла къ концу сезона взять 7 первыхъ призовъ и въ томъ числѣ кубокъ П. Л. Тове въ Парусномъ Клубѣ.

Сравнительно неудачно выступилъ на гонкахъ новый большой шлюпъ В., К. и М. Кузмичевыхъ «Ратмиръ» изъ-за нѣкоторыхъ неправильностей въ парусности и значительной перегрузки, допущенной Абосской яхтенной верфью, гдѣ онъ строился по чертежу того-же Гейтлина.

Шлюпъ **„Рогнѣда“** А. А. Цуръ-Гозена.

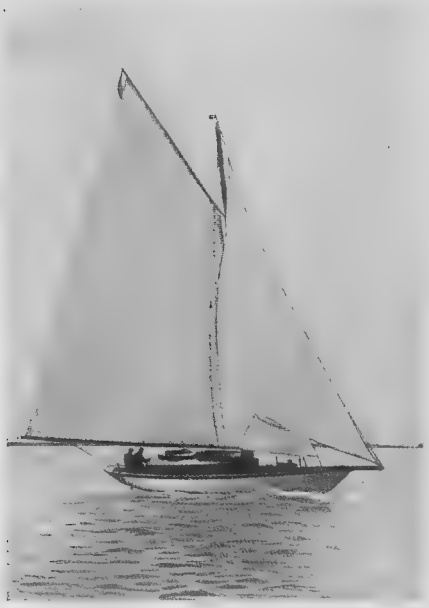
Почетный кубокъ Батареи Великаго Князя Михаила Павловича взялъ и въ этомъ году «Денебъ» Н. и Д. Маршаловыхъ, не смотря на крайне невыгодныя для него условія, явившіяся слѣдствіемъ нѣкоторыхъ измѣненій, принятыхъ въ 1908 г. Соединенной Гоночной Комиссіей въ обмѣрѣ яхтъ для гонокъ.

Кубокъ же Д. И. Маршалова въ 1908 году былъ удержанъ за Рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ яхтою «Шехундъ» К. Неандера, подъ управленіемъ П. В. Павлова; за-то кубокъ О. О. Ульмана перешелъ во владѣніе Шуваловскаго Яхтъ-Клуба, послѣ побѣды его общественнаго ботика «Питеръ», управляемаго И. Пресслеромъ, надъ его петербургскими соперниками.

Внѣшніе успѣхи яхтъ Рѣчного Яхтъ-Клуба въ этомъ году выражались цѣлымъ рядомъ побѣдъ на гонкахъ петербургскихъ клубовъ и взятіемъ ботикомъ съ выдвижнымъ килемъ «Квек» В. П. Кузмичева, подъ командою А. И. Михайлова, переходящаго кубка А. С. Никитина въ Шуваловскомъ

Яхтъ-Клубѣ на Суздальскомъ озерѣ. Въ гонкахъ финляндскихъ Яхтъ-Клубовъ приняли участіе «Розали», «Ратмиръ», «Рогдай» и «Атаиръ», и первая подъ управленіемъ своего владѣльца И. И. Бергмана взяла первый призъ на большой годичной гонкѣ Нюландскаго Яхтъ-Клуба. «Атаиръ» же участвовалъ въ экстренной гонкѣ Нюландскаго Яхтъ-Клуба и на ней далеко опередилъ въ своемъ классѣ главнаго своего конкурента «Чардаша» А. Бокстрема, но лишился приза изъ-за навала на створную вѣху по невниманію рулевого, заглядѣвшагося на неожиданно появившуюся по близости изъ воды подводную лодку.

Если гоночный сезонъ 1908 года долженъ считаться очень удачнымъ, то то-же приходится сказать и въ отношеніи сезона крейсерскаго. Огромное количество яхтъ Рѣчного Яхтъ-Клуба совершило въ эту навигацію цѣлый рядъ самыхъ разнообразныхъ плаваній. Флагъ С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба развивался въ это лѣто и за-границей, и въ Финляндіи, и въ прибалтійскихъ водахъ. Такъ, «Мирьямъ» П. Ф. Гольцингера совершила большое плаваніе, пройдя 1540 м. миль и побывавъ въ такихъ мѣстахъ, гдѣ ни разу еще не крейсеровала ни одна яхта Рѣчного Яхтъ-Клуба. Къ такимъ пунктамъ относятся бухты Фарэ-Зундъ, Слитэ-Хамнъ и Ронэ-Хамнъ, на о. Готландѣ, затѣмъ мѣстечко Засницъ въ Германіи на о. Рюгенѣ и наконецъ Хуммеренъ и Аллингэ на датскомъ островѣ Борнхольмѣ. Всѣ переходы «Мирьямъ» совершала по большей части открытымъ моремъ и кромѣ названныхъ пунктовъ была еще въ Сандхамнѣ, Стокгольмѣ, Гельсингфорсѣ, Выборгѣ и на о. Готландѣ. Такъ какъ владѣльцемъ яхты была представлена въ Комитетъ краткая выборка изъ его вахтеннаго журнала, то за это плаваніе ему былъ присужденъ почетный жетонъ имени В. Ю. Познанскаго. Такой же жетонъ на память былъ также выданъ и Р. В. Бутцу, совершившему на своей яхтѣ «Жучекъ» продолжительное плаваніе, во время котораго онъ побывалъ между прочимъ въ Моонзундѣ, Аренсбургѣ и Ригѣ. Передъ Аренсбургомъ «Жучку» пришлось испытать крупную аварію изъ-за посадки на камни, сняться съ которыхъ



Шлюпъ **„Ратмиръ“** В., К. и М. Кузмичевыхъ.

ему стоило огромныхъ усилій, но къ счастію все кончилось вполнѣ благополучно и «Жучекъ» могъ продолжать свое интересное плаваніе.

Выдающимся событіемъ въ жизни Яхтъ-Клуба 1908 года являлось участіе его яхтъ въ общемъ «рандеву» яхтъ Финскаго залива въ Пеллингэ-Зундѣ 18 іюня, устроенномъ по иниціативѣ Эстляндскаго Морского Яхтъ-Клуба въ Ревелѣ. Это событіе ярко доказало, на сколько процвѣтаютъ въ С.-Петербургскомъ рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ крейсерскія плаванія. Еще зимою были разосланы приглашенія на этотъ «митингъ», какъ его называли въ Ревелѣ, и судя по дѣлавшимся приготовленіямъ, по обстоятельно разработанной программѣ, «рендеву» обѣщало быть очень интереснымъ. Но что такъ просто выходило на программѣ, оказалось далеко не легкимъ на дѣлѣ. Неподходящій, быть можетъ, выборъ времени и мѣста для «рандеву», стоявшая все время холодная, дождливая погода или какія другія обстоятельства, но это свиданіе вышло неудачнымъ. Сами иниціаторы, эстляндцы, явились лишь въ видѣ двухъ яхтъ «Ганзы» Вице-Командора Гальнбека и «Исульта» Г. Фельдмана. За-то Рѣчной Яхтъ-Клубъ, самый отдаленный отъ мѣста сбора, ярче другихъ былъ представленъ на «рандеву». Пять его яхтъ, «Первенецъ» подъ

Шхуна **„Лизбетъ“** А. А. Мюзера.

флагомъ почетнаго члена Э. Ломача, «Ольга» князя А. Н. Трубецкого, «Розали» И. Бергмана, подъ командой О. Китнера, «Ратмиръ» бр. Кузмичевыхъ, подъ командой Н. Шлейфера и «Рогдай» П. Павлова не замедлили откликнуться на приглашеніе эстляндцевъ и явились въ Пеллингэ-Зундъ. Три послѣднія яхты прибыли изъ Выборга эскадренно вмѣстѣ съ тремя яхтами Выборгскаго Паруснаго Общества «Іоландой» В. Валя, «Цителлой» О. Лукандера, подъ командой Габр. Гейтлина, и «Мед-Кэпомъ», подъ флагомъ Командора Общества Лео Гакмана. Такимъ образомъ на «рандеву» присутствовало всего лишь 10 яхтъ отъ трехъ всего обществъ Финскаго залива. Ни Нюландскій Яхтъ-Клубъ, ни одинъ изъ другихъ петербургскихъ яхтъ-клубовъ не были представлены на этомъ «рандеву». Между тѣмъ время, проведенное въ Пеллингэ, прошло очень весело и непринужденно. Вечеромъ по прибытіи въ Пеллингэ-Зундъ, командиры яхтъ обмѣнивались визитами, а при заходѣ солнца слушали стройное пѣніе квартета съ «Ганзы»; на другой же день состоялся общій, веселый завтракъ на берегу и была устроена экспромптомъ гонка матросовъ на тузикахъ. Около 4 час. дня всѣ яхты, кто сильно зарифившись, кто подъ триселемъ, такъ какъ дулъ сильный NW, начали сниматься съ якоря для слѣдованія по своему назначенію, закончивъ тѣмъ «рандеву».

Въ Біоркѣ-Зундѣ на **„Первенцѣ“** 6 іюля 1908 г. передъ гонкой на призъ А. А. Мюзера.
Поч. Членъ А. Ф. Мертенсъ, г-жа Мертенсъ, И. Т. Штро, г-жа Мюзеръ, членъ-Сотр. С. Суровъ.

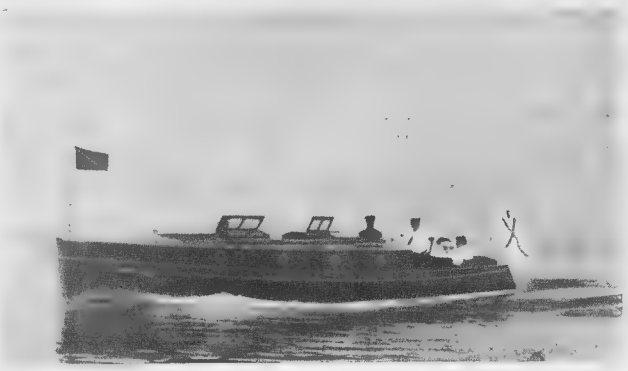
Среди плаваній 1908 года выдѣляется переходъ изъ Англіи въ С.-Петербургъ новой шхуны А. А. Мюзера «Лизбетъ», который она сдѣлала вполнѣ удачно подъ командой нанятаго капитана.

На гонкахъ сезона 1908 г. примѣнялось уже упомянутое выше нововведеніе въ формулѣ обмѣра яхтъ, штрафовавшее низкобортныя яхты, съ

широкими полными носовыми и кормовыми образованіями. Слѣдствіемъ этого нововведенія не замедлилъ появиться цѣлый рядъ остроносыхъ яхтъ, обладавшихъ хотя и хорошимъ ходомъ, но довольно «мокрыхъ», даже при не особенно свѣжей погодѣ.

Другою новостью въ гоночномъ сезонѣ этого года явилось принятіе Яхтъ-Клубомъ по примѣру за-границы, новыхъ особыхъ классовъ небольшихъ яхтъ, такъ называемыхъ «особыхъ спеціальныхъ классовъ». Въ каждомъ такомъ классѣ были установлены предѣлы парусности, водоизмѣщенія и четвертной измѣрительной длины судна, причемъ всѣ такія суда, конечно, ходили въ классѣ безъ учета.

Чтобы привить скорѣе въ Яхтъ-Клубѣ эти суда, успѣвшія уже въ Швеціи и Финляндіи быстро сдѣлаться одними изъ самыхъ распространенныхъ, Комитетомъ былъ объявленъ въ концѣ 1908 г. конкурсъ на составленіе чертежа ботика такого класса съ парусностью въ 30 квадратныхъ метровъ, съ денежными преміями за лучшій проектъ. Въ теченіе зимы 1908 и 1909 г.г. не замедлили поступить 9 проектовъ чертежей отъ различныхъ конструкторовъ. Комиссія, состоявшая подъ предсѣдательствомъ члена Комитета И. И. Бергмана, одного изъ опытнѣйшихъ яхтсменовъ Петербурга, построившаго не одно прекрасное судно, изъ членовъ О. Ульмана, Я. Фансмита, Г. Валя, Г. Гейтлина, Н. Шлейфера, А. Мертенса, В. Кузмичева и П. Павлова, признала достойнымъ первой преміи проектъ подъ девизомъ «1909 годъ», который оказался принадлежащимъ члену Клуба Д. Д. Маршалову. Изъ остальныхъ проектовъ удостоенными поощрительныхъ премій оказались еще два проекта, одинъ подъ девизомъ «№ 33» того же Д. Д. Маршалова, а другой, подъ девизомъ «Терпѣніе и трудъ все перетрутъ», г. Кошелева.



Моторботъ **„Аудрей“** Р. Ф. Мертенса.

Лѣтомъ 1908 года въ С.-Петербургѣ состоялся Международный Судоходный Конгрессъ, члены котораго не преминули посѣтить два старѣйшіе изъ петербургскихъ яхтъ-клубовъ, Рѣчной и Парусный. Послѣдній въ

день посѣщенія своей дачи членами Конгресса устроилъ фигурную парусную гонку не смотря на то, что въ этотъ день была назначена по общей программѣ гонка Рѣчного Яхтъ-Клуба. Такое нарушеніе интересовъ Рѣчного Яхтъ-Клуба вопреки добровольному соглашенію всѣхъ петербургскихъ яхтъ-клубовъ, уже въ теченіи 10 лѣтъ существовавшему между ними въ лицѣ Соединенной Гоночной Комиссіи, непріятно поразило членовъ Рѣчного Яхтъ-Клуба, такъ какъ перенести свою гонку на другой день онъ лишенъ былъ возможности, не смотря на просьбу Паруснаго Клуба. Это былъ первый случай нарушенія установившагося годами, упомянутаго выше соглашенія между петербургскими клубами.

Старый подъемный эллингъ СПБ. р. Я.-К. на эллингѣ шлюпъ **„Смартъ“**.

Параллельно съ развитіемъ въ Яхтъ-Клубѣ паруснаго спорта колоссальными шагами прогрессировало съ каждымъ годомъ и моторное дѣло въ Клубѣ. Для моторныхъ лодокъ теперь пришлось устроить отдѣльную гавань, такъ какъ прежняя, нижняя гавань Клуба не могла уже вмѣщать всѣ моторныя суда.

Вмѣстѣ съ этимъ и устройство моторныхъ гонокъ приходилось предпринимать въ болѣе широкихъ размѣрахъ противъ прежняго и даже въ 1908 г. назначить на эту гонку почетный призъ Великаго Князя Владиміра Александровича. Призъ этотъ получила лодка «Соперница» В. Л. Бейера, взявшая также первый призъ и въ гонкѣ—гандикапѣ моторныхъ лодокъ на гоночной недѣлѣ. Въ первой гонкѣ, 13 іюля, участвовало 7 моторботовъ, а въ другомъ разрядѣ того же дня, для гоночныхъ судовъ, первый призъ получила лодка «Ской» Л. Нобеля, прошедшая вокругъ Елагина острова два раза въ 17 м. 53 с., и установившая новый русскій рекордъ, побивъ прежній рекордъ французской лодки «Лорренъ II» въ 9 м. $10^1/_2$ с. «Ской» прошелъ съ мѣста въ 9 м. 1 с. и съ хода въ 8 м. 52 сек.

Поздней осенью закончились работы по устройству новаго эллинга, разрѣшеннаго къ сооруженію Общимъ Собраніемъ въ апрѣлѣ мѣсяцѣ. Старая клубская «телѣжка» пришла въ довольно вѣтхое состояніе и не вполнѣ удовлетворяла современнымъ требованіямъ Яхтъ-Клуба, число судовъ котораго все возрастало; возрасталъ и тоннажъ этихъ судовъ. Новый эллингъ былъ заказанъ Акціонерному Обществу «Артуръ Коппель» съ грузоподъемною силою въ 40 тоннъ, на общую сумму въ 7500 р. Работы велись подъ непосредственнымъ наблюденіемъ Члена Комитета И. И. Бергмана.

Проложенная цѣлая система рельсъ и гидравлическіе прессы новой телѣжки, безъ труда подымающіе и поворачивающіе тяжелыя яхты, настолько упростили работы по подъему яхтъ, что не смотря на позднее время, къ началу зимы явилась возможность вытащить на берегъ всѣ большія клубскія яхты, какъ «Гейша», «Лизбетъ», «Ге-Паризіеннъ», что прежде было сопряжено всегда съ нѣкоторымъ рискомъ.

Зима 1908 года по обыкновенію прошла весело, разнообразясь праздниками «Елкой», состязаніемъ съ горъ, и буерными катаньями, которыя въ эту зиму были настолько удачны, что въ февралѣ 1909 года удалось устроить даже двѣ буерныя гонки. Комитетъ Клуба оставался въ 1908 г. въ томъ же составѣ, только въ качествѣ Секретаря былъ приглашенъ С. Г. Лопатинъ, замѣнившій временно исполнявшаго обязанности Секретаря Н. Д. Маршалова послѣ внезапной смерти Н. І. Васильева въ 1907 году.

1909.

Послѣ кончины Великаго Князя Алексѣя Александровича СПБ. рѣчной Яхтъ-Клубъ болѣе полугода оставался безъ Августѣйшаго Покровителя. Только въ концѣ іюля мѣсяца, именно 30 числа, получилась въ Яхтъ-Клубѣ глубоко радостная вѣсть о Высочайшемъ соизволеніи на принятіе Рѣчного Яхтъ-Клуба подъ Августѣйшее покровительство Его Императорскаго Высочества Наслѣдника Цесаревича и Великаго Князя Алексѣя Николаевича.

Эта Высочайшая милость была объявлена Вице-Командоромъ Е. П. Ольсеномъ Общему Собранію 30 іюля, въ день рожденія новаго Августѣйшаго Покровителя Яхтъ-Клуба и покрыта восторженнымъ, долго несмолкавшимъ «ура» присутствовавшихъ членовъ Клуба.

Начало 1909 года прошло у Рѣчного Яхтъ-Клуба въ усиленныхъ работахъ по выработкѣ новыхъ гоночныхъ правилъ и положенія о Соединенной Гоночной Комиссіи Петербургскихъ Яхтъ-Клубовъ. Послѣдній вопросъ, находящійся въ тѣсной связи съ образованіемъ Союза Парусныхъ Обществъ Петербурга, долго служилъ предметомъ обсужденія представителей этихъ обществъ. Еще въ 1908 г.

На буерной гонкѣ СПБ. р. Я.-К. 11 февраля 1909 года.

было получено Рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ приглашеніе отъ Эстляндскаго Морского Яхтъ-Клуба принять участіе въ учрежденіи Балтійскаго Паруснаго Союза. Среди петербургскихъ парусныхъ обществъ по этому поводу была образована Особая Комиссія, но она довольно скоро была вынуждена прекратить свои занятія. Балтійскимъ Союзомъ не допускались въ свой составъ Финляндскія Парусныя Общества, между тѣмъ гонки именно этихъ обществъ наиболѣе часто посѣщались петербургскими яхтами и въ свою очередь на петербургскихъ состязаніяхъ яхты финляндскихъ яхтъ-клубовъ были обычными участниками. Поэтому для петербургскихъ яхтъ наиболѣе удобно было имѣть именно такое измѣреніе, какъ и у финляндцевъ. а между тѣмъ оно не согласовалось съ тѣмъ измѣреніемъ, какое непремѣнно предполагалось ввести въ Балтійскомъ Союзѣ. Послѣ этого вскорѣ С.-Петербургскимъ Паруснымъ Клубомъ было предложено образовать свой «Петербургскій Парусный Союзъ». Но тутъ отказался отъ вступленія въ его составъ Рѣчной Яхтъ-Клубъ, на Общемъ Собраніи котораго было признано участіе въ такомъ союзѣ и «преждевременнымъ, и нежелательнымъ». Рѣчной Яхтъ-Клубъ

полагалъ, что для рѣшенія тѣхъ немногочисленныхъ общихъ междуклубныхъ вопросовъ, какъ распредѣленіе дней гонокъ, изданіе гоночныхъ правилъ, установленіе системы измѣренія яхтъ для гонокъ и учета времени, болѣе чѣмъ достаточно функціонировавшей въ то время Соединенной Гоночной Комиссіи, какъ нельзя лучше исполнявшей свое назначеніе уже въ теченіе 10 лѣтъ. Образованіе же Союза при совершеннѣйшей разнохарактерности петербургскихъ яхтъ-клубовъ являлось дѣломъ далеко не легкимъ и требующимъ весьма сложной и обдуманной работы по соблюденію интересовъ въ союзѣ каждаго Клуба въ отдѣльности. Это мнѣніе Рѣчного Яхтъ-Клуба вскорѣ же нашло себѣ полное подтвержденіе. Когда въ 1909 г. собралась очередная Соединенная Гоночная Комиссія Петербургскихъ Яхтъ-Клубовъ, въ составѣ которой по уполномочію Общаго Собранія представителями отъ Рѣчного Яхтъ-Клуба были Н. Н. Шлейферъ, Н. Д. и Д. Д. Маршаловы, В. П. Кузмичевъ и П. В. Павловъ, въ ней былъ поднятъ нѣкоторыми представителями вопросъ объ установленіи болѣе опредѣленнаго положенія о самой Соединенной Комиссіи и о дальнѣйшемъ существованіи ея уже въ видѣ постояннаго учрежденія. Постановленія этого новаго Союза предполагалось сдѣлать обязательными для всѣхъ входящихъ въ его составъ Обществъ и потому вопросъ о голосахъ въ Союзѣ надлежало рѣшить особенно осторожно. Когда же въ Комиссіи была принята редакція положенія о количествѣ голосовъ Обществъ, входящихъ въ Соединен-

Членъ Комитета СПБ. р. Я.-К.
И. Г. Штро.

Члены СПБ. р. Я.-К.
А. П. Серкъ, В. В. Зевигъ, Н. Д. Маршаловъ, В. П. Серкъ.

ную Гоночную Комиссію, предложенная представителемъ Паруснаго Клуба Н. П. Козловымъ, по которой Клубъ или Общество, входящіе въ составъ Комиссіи, располагали лишь однимъ голосомъ и еще добавочными голосами, даваемыми каждыми 20-ю судами Клуба, при чемъ 10 и болѣе судовъ давали одинъ всего голосъ, то представителямъ Рѣчного Яхтъ-Клуба, уполномоченнымъ Комитетомъ лишь на принятіе положенія о голосахъ, основаннаго на строгой пропорціональности по числу членовъ или судовъ, какъ на одномъ только отвѣчающемъ достоинству Рѣчного Яхтъ-Клуба, ничего не оставалось какъ выйти изъ состава Комиссіи и прекратить дальнѣйшую совмѣстную работу.

Послѣ этого Соединенная Гоночная Комиссія прекратила совмѣстную работу съ Рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ и по выработкѣ новыхъ гоночныхъ правилъ, которыя и были установлены послѣднимъ уже самостоятельно.

Новыя правила парусныхъ гонокъ Рѣчного Яхтъ-Клуба были раздѣлены на двѣ части. Первая часть заключала въ себѣ общія положенія о гонкахъ, дополненныя многими параграфами изъ правилъ Международнаго Гоночнаго Союза. Особенно старательно въ нихъ были разработаны случаи расхожденія и предупрежденія столкновеній судовъ на гонкахъ, поясненные въ правилахъ массою чертежей. Вторая часть заключала въ себѣ формулы измѣренія яхтъ, раздѣленія на классы ихъ, правила обмѣра, сигнализацію на гонкахъ и таблицы учета времени.

Шлюпъ **„Карамба“** К. Блумберга,
Абосскаго П. О. „Айристо“
побѣдитель въ состязаніи на кубокъ Кази въ 1909 году.

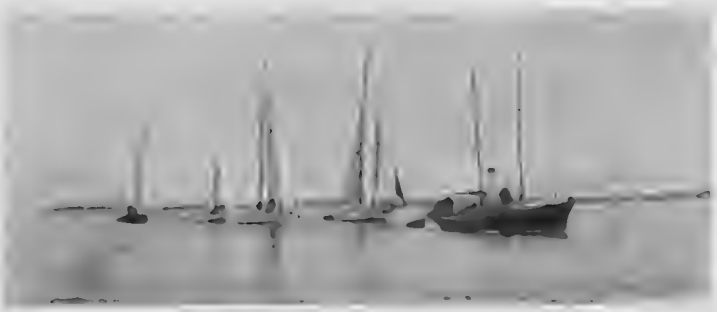
Несмотря на приведенныя здѣсь разногласія въ гоночномъ дѣлѣ между петербургскими парусными обществами и Рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ гоночный сезонъ послѣдняго прошелъ необыкновенно удачно. Цѣлый рядъ состязаній на переходящіе кубки Яхтъ-Клуба и затѣмъ успѣхъ его яхтъ на гонкахъ клубскихъ и другихъ обществъ способствовали этому.

Почти всѣ переходящіе кубки удалось отстоять Яхтъ-Клубу противъ многочисленныхъ претендентовъ и только старѣйшій кубокъ—Кази былъ отвоеванъ Абосскимъ Паруснымъ Обществомъ «Айристо», впервые выступавшимъ въ этомъ состязаніи. Новая яхта этого Общества «Карамба» оказалась очень серьезнымъ конкуррентомъ петербургскимъ яхтамъ и кромѣ кубка Кази сумѣла отобрать еще отъ Клуба и переходящій кубокъ Л.-Гв. Преображенскаго полка.

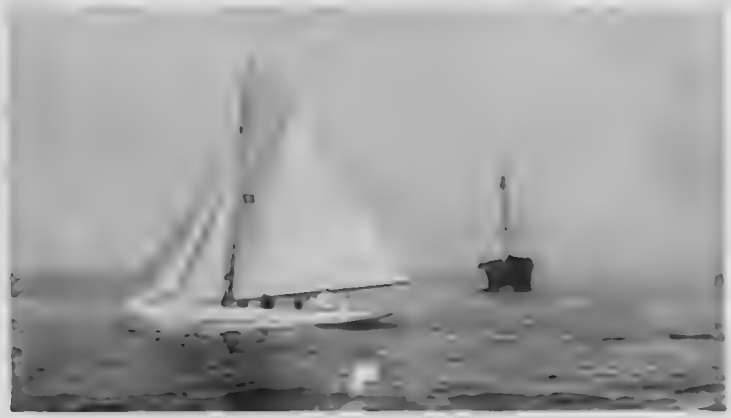
Особенно интересно въ спортивномъ отношеніи прошли три гонки на бокалъ Синебрюхова, впервые происходившія въ восточныхъ водахъ Финскаго залива. Необходимыя условія этихъ гонокъ, открытый морской курсъ не менѣе 30 м. миль,—заставили Комитетъ устроить ихъ далеко за Кронштадтомъ у Лондонскаго плавучаго маяка. Все это требовало огромной затраты времени и силъ. Однако энергія членовъ Клуба, въ особенности члена Гоночной Комиссіи И. А. Рутша, и любезное отношеніе Министерствъ Морского и Торговли и Промышленности, приславшихъ на эти состязанія каждое по пароходу для надобностей Яхтъ-Клуба, позволило послѣднему устроить гонки эти съ надлежащимъ порядкомъ. Яхтъ-Клубу удалось успѣшно защитить бокалъ Синебрюхова противъ притязанія Выборгскаго Паруснаго Общества, въ лицѣ его яхты «Іоланды» В. Валя, въ парусахъ и килѣ которой были сдѣланы большія измѣненія, значительно увеличившія ея ходъ. Этой лестной для Клуба побѣдой послѣдній былъ обязанъ члену Комитета И. И. Бергману, предоставившему въ распоряженіе Комитета яхту «Атаиръ», и избраннымъ на эту отвѣтственную гонку рулевымъ, Н. Д. Маршалову и его замѣстителю на второй гонкѣ М. І. Китнеру, которымъ и были выданы отъ Клуба на память объ этомъ замѣчательномъ состязаніи жетоны.

Немедленно послѣ этихъ гонокъ былъ полученъ Яхтъ-Клубомъ новый вызовъ на 1910 годъ на бокалъ Синебрюхова отъ Эстляндскаго Морского Яхтъ-Клуба, въ лицѣ владѣльца яхты «Тутти» Э. Фале.

Очень интересно прошла гонка и на Русановскій кубокъ, 29 іюня. Хотя вызовы поступили отъ пяти различныхъ Обществъ, но состязалось всего 8 яхтъ отъ трехъ лишь клубовъ. Вызвались отбивать кубокъ яхты «Тутти» Эстляндскаго Морского Яхтъ-Клуба Э. Фале подъ командою К. Спадэ и «Буревѣстникъ» Гаванскаго Паруснаго Общества Н. Людевига, а Рѣчной Яхтъ-Клубъ защищалъ свой кубокъ такими силами, какъ «Лада», «Гейша», «Лизбетъ», «Розали», «Тарпонъ» и «Рогнѣда». На этомъ состязаніи первыми были двѣ яхтъ-клубскія яхты, «Лада» Я. П. Бѣляева подъ управленіемъ Н. Н. Шлейфера и «Тарпонъ» Л. А. Нагорнова съ рулевымъ Н. Д. Маршаловымъ, и только третьей была яхта «Тутти», такъ прославившаяся своими прошлогодними побѣдами въ Ревелѣ, Гельсингфорсѣ, Ригѣ, Аренсбургѣ и



Участники гонки на буксирѣ судейскаго парохода **„Первенецъ“.**



Маякъ Верко-Моттала.
Тендеръ **„Тарпонъ“** А А. Нагорнова рулевой Н Д. Маршаловъ

Шхуна **„Лизбетъ“** А А Мюзера, рулевой владѣлецъ
Гонка на кубокъ Русанова 29 іюня 1909 г.

Мемелѣ, гдѣ заработала 17 первыхъ призовъ. Рулевому «Лады» Н. Н. Шлейферу былъ выданъ отъ Яхтъ-Клуба особый жетонъ на память и кубокъ Русанова снова остался въ Рѣчномъ Яхтъ-Клубѣ.

Въ гонкѣ на кубокъ Кази въ 1909 г. состязались три общества: два старыхъ и обычныхъ соперника на этотъ кубокъ, Выборгское Парусное Общество и Рѣчной Яхтъ-Клубъ, и новый, выступавшій впервые конкуррентъ—Абосское Парусное Общество «Айристо». Былъ полученъ еще вызовъ и отъ С.-Петербургскаго Паруснаго Клуба, но назначенная имъ для этой гонки новая его яхта «Ида» Н. Обермиллера не явилась на состязаніе.

Получивъ указанные вызовы, Яхтъ-Клубъ долго не могъ рѣшить, кого выставить защитникомъ кубка противъ такихъ сильныхъ яхтъ. Выборгская «Іоланда» была уже знакома петербуржцамъ. Новое ея вооруженіе съ увеличенною противъ прежней парусностью дѣлали ее особенно могучею при слабыхъ вѣтрахъ. Абосская же яхта «Карамба», какъ говорили, имѣла замѣчательный ходъ при свѣжей погодѣ. Между тѣмъ Яхтъ-Клубъ располагалъ для защиты кубка двумя яхтами: «Атаиромъ», побѣдителемъ «Іоланды» въ гонкѣ на кубокъ Синебрюхова и американскою яхтою П. В. Павлова «Орестесомъ». Изъ этихъ яхтъ первая при слабыхъ вѣтрахъ не могла показать особеннаго хода и не разъ уступала второй даже безъ учета, несмотря на сравнительно меньшія размѣры послѣдней. Неудачная же сторона «Орестеса», какъ защитника кубка, заключалась именно въ его малыхъ противъ финляндскихъ претендентовъ размѣрахъ, что при стѣснительномъ условіи состязанія, по которому нисшимъ предѣломъ могли приниматься лишь 25,2 фута гоночной длины, играло весьма существенную роль, такъ какъ «Орестесъ» терялъ на учетѣ 2,8 гоночныхъ фута. Тѣмъ не менѣе великолѣпный его ходъ при всѣхъ

Команды **„Карамбы“, „Іоланды“** и **„Орестеса“** въ гонкѣ на кубокъ Кази въ 1909 г.
А. Маслянниковъ, Н. Вольфъ, Е. Кунъ, Г. Аренбергъ, Хейно,
Д. Маршаловъ, П. Рунебергъ, П. Павловъ, К. Блумбергъ, В. Валь, І. Розенквистъ.

вѣтрахъ и все таки получаемый имъ, хотя и отъ одной «Іоланды», учетъ («Карамба» считалась также въ 25,2 ф. гон. дл.),—все это въ концѣ концовъ заставило Комитетъ избрать для защиты кубка «Орестеса». Однако гонка сложилась особенно неудачно для послѣдняго, такъ какъ, начавшись при очень слабомъ вѣтрѣ, когда выигрывала «Іоланда», она закончилась при засвѣжѣвшемъ W, сразу выдвинувшемъ «Карамбу» на первое мѣсто. Кубокъ, такимъ образомъ, достался Обществу «Айристо». Рулевымъ «Карамбы» на гонкѣ шелъ ея владѣлецъ К. Блумбергъ, а у него въ командѣ были небезизвѣстные финляндскіе яхтсмены І. Розенквистъ и Б. Рунебергъ.

Какъ уже упоминалось, та-же «Карамба», но на этотъ разъ съ І. Розенквистомъ на рулѣ, взяла и Преображенскій кубокъ при очень свѣжемъ W-мъ вѣтрѣ въ 6— 7 балловъ и огромномъ крутомъ волненіи, побивъ «Атаира», эстляндскую яхту «Тутти» и яхту «Иду» Паруснаго Клуба. Въ этотъ же день розыгралась гонка и на кубокъ Батареи Великаго Князя Михаила Павловича, которую выигралъ «Орестесъ» П. В. Павлова, великолѣпно державшійся, не смотря на сильный вѣтеръ и волненіе.

Остальные клубскіе кубки Д. И. Маршалова и О. О. Ульмана остались снова за Рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ. Въ двухъ гонкахъ на первый кубокъ участвовавшимъ судамъ оказалось не подъ силу бороться съ «Рогнѣдой» А. А. Цуръ-Гозена, управляемой А. И. Михайловымъ, а кубокъ О. Ульмана былъ взятъ «Неддой» И. Кнорринга, командиромъ которой шелъ молодой членъ Клуба В. Клебергъ вмѣстѣ съ постояннымъ гостемъ Н. Крузе.

Дополнительный призъ—почетный кубокъ за наиболѣе успѣшное участіе въ гонкахъ сезона—въ этомъ году былъ присужденъ старушкѣ «Женѣ» Э. Ломача, взявшей въ сезонъ 10 призовъ. Ея энергичнымъ владѣльцемъ были сдѣланы ей опять новые, увеличенные паруса, заставившіе «Женю» ходить не хуже своихъ конкуррентовъ.

Стартъ яхтъ IV, V и VI классовъ на гонкѣ 26 іюля 1909 г.
„Іоланда“ „Атаиръ“ „Ольга“ „Кай“ „Тарпонъ“

Интересно, что эта самая «Женя» явилась судномъ, взяв-

шимъ наибольшее число призовъ за все 50-лѣтнее существованіе Клуба. Начиная съ 1896 года, она съ перемѣннымъ успѣхомъ принимала непрерывное участіе въ большинствѣ петербургскихъ гонокъ и къ 1910 году насчитывала 46 призовъ.

Помимо яхтъ-клубскихъ гонокъ яхты Рѣчного Клуба участвовали и на состязаніяхъ другихъ Обществъ какъ петербургскихъ, такъ и иногородныхъ и далеко не безуспѣшно. Такъ, почетный Императорскій призъ на гонкѣ Невскаго Яхтъ-Клуба достался «Ладѣ» Я. П. Бѣляева, «Орестесъ» же П. В. Павлова взялъ первый призъ въ Выборгѣ и второй въ Нюландскомъ Яхтъ-Клубѣ на ихъ годичныхъ гонкахъ. На состязаніяхъ петербургскихъ клубовъ забрали большинство призовъ клубскія яхты «Женя», «Рогнѣда», «Альруна», «Пируэтъ II», «Орестесъ», «Ге-Паризіеннъ» и новая «Карамба», которую въ концѣ лѣта купилъ Вице-Командоръ Яхтъ-Клуба Е. П. Ольсенъ.

Конецъ навигаціи 1909 года завершился особенно исключительнымъ фактомъ, выдѣляющимъ ее изъ всѣхъ таковыхъ за второе двадцатипятилѣтіе существованія Рѣчного Яхтъ-Клуба.

Членъ Гоночной Комиссіи **И. А. Рутшъ,** Вице-Командоръ **Е. П. Ольсенъ,** Членъ Комитета **Н. Д. Маршаловъ.**

Высочайшее соизволеніе на назначеніе Августѣйшимъ Покровителемъ Яхтъ-Клуба Наслѣдника Цесаревича Алексѣя Николаевича сейчасъ же породило среди членовъ Клуба мысль представить новому Своему Августѣйшему Покровителю яхтъ-клубскую эскадру. Мысль эта была поднята на Общемъ Собраніи 30 іюля членомъ Комитета В. П. Кузмичевымъ и встрѣчена присутствовавшими членами съ необыкновеннымъ энтузіазмомъ. Вскорѣ отъ Командора Яхтъ-Клуба Флагъ-Капитана Его Императорскаго Величества К. Д. Нилова, было получено извѣщеніе, что Государемъ Императоромъ изъявлено желаніе видѣть прохожденіе эскадры С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба на Петергофскомъ рейдѣ, для чего назначенъ день 16 августа. Комитетъ немедленно принялся за организацію этого смотра, поручивъ Н. Д. Маршалову,

получить отъ Командора соотвѣтствующія инструкціи и курсы прохожденія клубской эскадры. Помощникомъ Н. Д. Маршалова былъ избранъ членъ Комитета В. П. Кузмичевъ. Всѣ суда Клуба были раздѣлены на двѣ эскадры, одну, состоящую изъ большихъ яхтъ, и другую, въ составъ которой входили малыя суда. Первою эскадрою командовалъ Н. Маршаловъ, второю В. Кузмичевъ, подъ общимъ флагманствомъ Вице-Командора Е. П. Ольсена.

Въ составъ эскадръ вошли слѣдующія яхты:

Въ первую эскадру:

Флагманская яхта Первенецъ, ком. Д. Маршаловъ.

За ней моторботы:

«Леда»—владѣлецъ Н. Крюковъ, ком. онъ-же.

«Аудрей»—влад. Р. Мертенсъ, ком. онъ-же.

Парусныя яхты:

«Гейша»—А. Мертенса, ком. онъ же.

«Лизбетъ»—А Мюзера, ком. онъ-же.

«Ге-Паризіеннъ»—Г. Гонэ, ком. баронъ Тизенгаузенъ.

«Лада»—Я. Бѣляева, ком. Н. Шлейферъ.

«Мирьямъ»—П. Гольцингера, ком. онъ-же.

«Роз-Мери»—А. Трека, ком. онъ-же.

«Кліо»—Е. Максимова, ком. Л. Буманъ.

«Ратмиръ»—В., К. и М. Кузмичевыхъ, ком. К. Кузмичевъ.

«Розали»—И. Бергмана, ком. онъ-же.

«Карамба»—Е. Ольсена, ком. М. Ольсенъ.

«Атаиръ»—И. Бергмана, ком. В. Серкъ.

«Орестесъ»—П. Павлова, ком. онъ-же.

«Тарпонъ»—Л. Нагорнова, ком. В. Олсуфьевъ.

«Хильда»—И. Швабе, ком. онъ-же.

«Эльза»—Р. Кутцнера и Б. Любберса, ком. Р. Кутцнеръ.

«Сара»—А. Жуэна и Г. Ламинга, ком. Жуэнъ.

«Опытъ»—Д. Рогозина и И. Егузинскаго, ком. Д. Рогозинъ.

«Миражъ»—В. Александрова и П. Режепо, ком. П. Режепо.

«Привѣтъ»—Е., Л. и П. Рожиныхъ, ком. Е. Рожинъ.

Во вторую эскадру:

Паровая яхта Лахта—Д. Торнтона, ком. Г. Торнтонъ.

За ней моторботы:

«Соперница»—В. Бейера, ком. онъ-же.

«Остикъ»—ком. боцманъ Р. Яхтъ-Клуба Дмитрій Рѣпниковъ.

Парусныя яхты:

«Сага»—И. и Г. Штро, ком. И. Штро.

«Смартъ»—А. П. Семенова, ком. онъ-же.

«Рогнѣда»—А. Цуръ-Гозена, ком. онъ-же.

«Шехундъ»—К. Неандера, ком. онъ-же.

«Арго»—Р. Грубе, ком. онъ-же.

«Богема»—В. Тидемана, ком. онъ-же.

«Экстазъ»—В. Палкина и В. Горбачевскаго, ком. В. Палкинъ.

«Боривой»—Г. Шауба, ком. онъ же.

«Альруна»—М. Урбани, ком. онъ-же.

«Мери»—А. Смирнова, ком. онъ-же.

«Алинька»—К. Гребе, ком. онъ-же.

«Женя»—Э. Ломача, ком. Э. Ломачъ 2-й.

«Уна»—М. Пфеффера, ком. онъ-же.

«Наутилусъ»—О. Ульмана, ком. онъ-же.

«Гизела»—В. Ильина, ком. онъ-же.

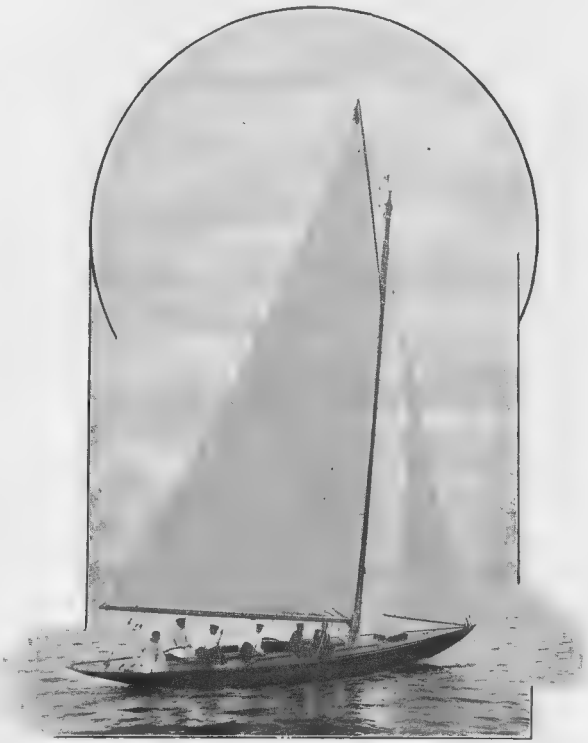
«Жирофля»—И. Тофера, ком. онъ-же.

Паровой катеръ Вѣтерокъ—А. Брусницына, ком. Г. Брусницынъ.

Обѣ эскадры сопровождала паровая яхта «Астарта»—А. Брусницына.

Много лѣтъ прошло съ тѣхъ поръ, когда эскадры Рѣчного Яхтъ-Клуба присутствовали на Высочайшихъ смотрахъ и тогда отъ Клуба выставлялось всего 8—12 судовъ. О такомъ же количествѣ яхтъ, которымъ Яхтъ-Клубъ былъ

представленъ на Царскомъ смотру въ 1909 г. раньше нельзя было и думать. Случай былъ изъ ряду вонъ выходящій. Понятны были всѣ тѣ старанія, то лихорадочное волненіе и нервность, съ которыми готовились къ ожидаемому смотру командиры и владѣльцы яхтъ, приводя свои суда въ блестящій морской видъ. Сборнымъ пунктомъ былъ избранъ ковшъ дамбы Морского канала, куда очень много яхтъ пришло еще наканунѣ смотра. 16 августа, рано утромъ, прибыли въ Морской каналъ всѣ остальныя участвовавшія яхты, часть на буксирѣ «Первенца», часть—на буксирѣ нанятаго для того парохода. Одновременно же съ выходомъ «Первенца» изъ Яхтъ-Клуба на моторномъ катерѣ «Леда» В. П. Кузмичевъ повезъ въ Петергофъ Командору Клуба особо отпечатанную программу прохожденія эскадры и флагъ Августѣйшаго Покровителя Клуба въ особомъ ящикѣ для представленія Наслѣднику Цесаревичу. Въ Морскомъ каналѣ Н. Д. Маршаловымъ на всѣ яхты были переданы отпечатанныя инструкціи и даны послѣднія указанія. Прохожденіе должно было начинаться въ 2 ч. дня отъ буя яхты «Царевна» и потому около 11 час. былъ данъ сигналъ сниматься съ якоря изъ Морского канала. Отсюда къ Петергофу приходилось лавировать и какую красивую картину представили тогда 30 яхтъ, всевозможныхъ величинъ, лавирующихъ къ Петергофу. Въ это именно время возвратившійся изъ Петергофа на катерѣ «Леда» В. П. Кузмичевъ передалъ на флагманское судно, что прохожденіе эскадры назначено Государемъ на $^3/_4$ часа раньше. Это извѣстіе было немедленно передано на всѣ суда эскадры при помощи



Шлюпъ **„Карамба“** Е. П. Ольсена,
на гонкѣ Стрѣльнинскаго Я.-К. въ 1909 г.

«Первенца», «Лахты» и моторныхъ катеровъ и потому всѣ удалось собрать къ назначенному времени къ яхтѣ «Царевна». Отсюда эскадра въ приведенномъ выше порядкѣ, съ «Первенцомъ» во главѣ, пошла на Военную пристань, у которой поворачивала на 90° и шла къ пристани Царской Купальни, затѣмъ на N, подъ корму охраннаго парохода «Работникъ», и далѣе на буй съ колоколомъ, гдѣ прохожденіе и кончалось. На рѣдкость красивую картину представляла эта эскадра, на $^{3}/_{4}$ состоявшая изъ новыхъ, современныхъ яхтъ, въ замѣчательно стройномъ порядкѣ слѣдовавшихъ одна въ кильватеръ другой. Такой блестящей эскадры парусныхъ яхтъ не видалъ никогда еще не только Петербургъ, но, съ увѣренностью можно сказать, и вся Россія.

Какъ нарочно стихнувшій къ этому времени вѣтеръ помогъ параду пройти особенно стройно. Члены Клуба давно уже не упражнялись въ эскадренныхъ построеніяхъ и это прохожденіе происходило совсѣмъ экспромптомъ.

Этотъ смотръ, случившійся какъ разъ въ концѣ пятидесятой клубской навигаціи, представившій Августѣйшему Покровителю Яхтъ-Клуба всю его многочисленную флотилію, какъ бы наглядно свидѣтельствовалъ вмѣстѣ съ тѣмъ о той силѣ и мощи С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба, какихъ онъ достигъ за полувѣковое свое существованіе.

На другой же день Вице-Командоръ Е. П. Ольсенъ получилъ отъ Командора Клуба, находившагося во время прохожденія эскадры въ Петергофѣ при Ихъ Императорскихъ Величествахъ и Наслѣдникѣ Цесаревичѣ, телеграмму слѣдующаго содержанія:

«Ихъ Императорскія Величества остались очень довольны красивымъ зрѣлищемъ при прохожденіи на Петергофскомъ рейдѣ 16 августа эскадры Яхтъ-Клуба и соизволили повелѣть мнѣ передать Вамъ и господамъ членамъ Клуба Ихъ благодарность за доставленное удовольствіе».

Этимъ выдающимся событіемъ фактически закончилась пятидесятая навигація С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба. Съ окончаніемъ ея Яхтъ-Клубъ вступалъ уже въ 51-й годъ, въ которомъ 14 марта долженъ былъ отпраздновать свой 50-лѣтній юбилей.

Уже съ 1900 г., по предложенію члена Клуба Я. Л. Фансмита, принятому Общимъ Собраніемъ, отсчитывалось съ каждаго членскаго взноса по два рубля ежегодно на составленіе особаго фонда по празднованію 50-лѣтняго юбилея; въ концѣ же 1907 года была образована особая Юбилейная Комиссія, въ составъ которой были избраны Общимъ Собраніемъ А. Ф. Мертенсъ, А. И. Ивановъ, Э. А. Ломачъ, Н. Д. и Д. Д. Маршаловы, Н. Н. Шлейферъ, Н. І. Васильевъ, В. П. Кузмичевъ, П. В. Павловъ, В. В. Эвальдъ, Р. Р. Голике и И. А. Рутшъ, которая и должна была разработать полную программу празднованія юбилея. Комиссіи этой было предоставлено Общимъ Собраніемъ право при-

глашать въ ея составъ и другихъ членовъ и даже постороннихъ лицъ, а для ускоренія веденія дѣла считать ея непремѣнными членами весь составъ Комитета Клуба. Однако нѣкоторые изъ членовъ Комиссіи не успѣли поработать на пользу Яхтъ-Клуба. Въ теченіе послѣднихъ лѣтъ скончались Н. І. Васильевъ, А. И. Ивановъ и И. А. Рутшъ и Комиссія лишилась, такимъ образомъ, трехъ крупныхъ работниковъ, на которыхъ возлагала большія надежды.

50-лѣтній юбилейный жетонъ СПБ. р. Я.-К.

Первоначально Предсѣдателемъ Комиссіи былъ намѣченъ старинный членъ Яхтъ-Клуба А. И. Ивановъ, но онъ по разстроенному своему здоровью просилъ освободить его отъ этой обязанности. Тогда Предсѣдателемъ былъ избранъ Н. Д. Маршаловъ, который уже въ то время дѣятельно занимался собираніемъ матеріаловъ для 50-лѣтней исторіи Яхтъ-Клуба. Эта работа являлась довольно кропотливымъ и сложнымъ дѣломъ въ виду гибели большей части клубскаго архива во время пожара 1894 года. Приходилось теперь розыскивать необходимыя для исторіи свѣдѣнія въ Публичной библіотекѣ, въ редакціяхъ разныхъ газетъ и въ старыхъ запискахъ, уцѣлѣвшихъ у нѣкоторыхъ старыхъ членовъ Яхтъ-Клуба. Такая работа съ теченіемъ времени все разросталась и потому Н. Д. Маршаловъ вскорѣ также былъ вынужденъ просить Комиссію освободить его отъ должности Предсѣдателя, на постъ котораго и былъ избранъ А. Ф. Мертенсъ Въ это же время, кромѣ подготовки матеріаловъ и составленія различныхъ статистическихъ таблицъ о дѣятельности Клуба за 50 лѣтъ, Н. Д. Маршаловымъ совмѣстно съ Д. Д. Маршаловымъ также составлялся очеркъ дѣятельности Яхтъ-Клуба за 50 лѣтъ и кромѣ того Комиссіей вырабатывалось особое положеніе объ юбилейномъ жетонѣ. Послѣ очень долгихъ обсужденій, установленъ былъ наконецъ его рисунокъ изъ числа многочисленныхъ проектовъ, представленныхъ различными петербургскими ювелирами. Этотъ проектъ принадлежалъ члену Клуба А. Г. Тиландеру.

Вскорѣ однако и А. Ф. Мертенсъ по разстроенному здоровью отказался отъ исполненія обязанности Предсѣдателя Комиссіи; тогда на эту должность былъ выбранъ В. П. Кузмичевъ, весьма энергично взявшійся за дѣло и ускореннымъ темпомъ поведшій занятія Комиссіи. По его предложенію послѣдняя была разбита на цѣлый рядъ особыхъ спеціальныхъ подкомиссій, каждая во главѣ со своимъ предсѣдателемъ и его замѣстителемъ, работавшихъ уже далѣе вполнѣ самостоятельно. Въ нѣкоторыхъ важныхъ вопросахъ всѣ подкомиссіи собирались вмѣстѣ для рѣшенія общихъ положеній.

Всего подкомиссій было учреждено пять: хозяйственная, гоночная, по пріему гостей, по изданію очерка дѣятельности Клуба и по секретарской части.

Предсѣдателемъ хозяйственной подкомиссіи былъ избранъ Э. А. Ломачъ, а его замѣстителемъ П. А. Григорьевъ. На обязанности ея лежало составленіе и разработка общей хозяйственной программы празднества, программы обѣдовъ и банкета, приглашеніе музыки, устройство иллюминацій и фейерверка, декорированіе зданій и помѣщеній Клуба и проч.

Пріемъ гостей былъ возложенъ также на особую подкомиссію, предсѣдательствовалъ въ которой И. Г. Штро, а замѣстителемъ его былъ М. П. Ольсенъ. Послѣдній кромѣ того принялъ на себя и обязанность казначея Юбилейной Комиссіи. Главная работа этой подкомиссіи конечно предстояла во время самихъ торжествъ.

Предсѣдателемъ Комиссіи, завѣдывавшей изданіемъ юбилейной книги, былъ Н. Д. Маршаловъ, а его замѣстителемъ Н. Н. Шлейферъ.

Наконецъ, гоночная подкомиссія состояла изъ Предсѣдателя Н. Н. Шлейфера и его товарища П. В. Павлова. Этою подкомиссіей была составлена программа всѣхъ юбилейныхъ гонокъ, какъ парусныхъ, такъ и гребныхъ и моторныхъ, и разработана обстоятельная, подробнѣйшая смѣта для призовъ на эти гонки.

Общее секретарство всей Юбилейной Комиссіи было возложено на Д. Д. Маршалова, который вмѣстѣ съ Предсѣдателемъ В. П. Кузмичевымъ и руководили занятіями всѣхъ подкомиссій и самой Юбилейной Комиссіи.

Въ подготовительныхъ работахъ Юбилейной Комиссіи и Комитета по празднованію предстоящаго 50-лѣтняго юбилея Яхтъ-Клуба незамѣтно прошли долгіе зимніе мѣсяцы конца 1909 года и начала юбилейнаго 1910 года, а вмѣстѣ съ ними окончилась и вся пятидесятилѣтняя дѣятельность С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба на пользу и процвѣтаніе русскаго воднаго спорта.

Заключеніе.

14 марта 1910 года исполнилось 50 лѣтъ, какъ С.-Петербургскій рѣчной Яхтъ-Клубъ оффиціально началъ свое существованіе. За эту полувѣковую свою дѣятельность Яхтъ-Клубъ привлекъ въ число своихъ членовъ свыше 2.700 лицъ, а въ списки его парусныхъ судовъ поступило 533 новыхъ яхты. На почти 500 гонкахъ, устроенныхъ Клубомъ въ теченіе этого времени, состоялось около 1.500 разрядовъ, въ которыхъ однихъ только парусныхъ судовъ приняло участіе свыше 3.000. На всѣхъ же яхтъ-клубскихъ гонкахъ выдано призовъ на сумму до 60.000 рублей и, кромѣ того, призовъ отъ Министерствъ Морского и Торговли и Промышленности до 75.000 рублей и призовъ отъ Августѣйшихъ Особъ—до 9.000 рублей, а всего, слѣдовательно, выдано, призовъ на гонкахъ Рѣчного Яхтъ-Клуба за 50 лѣтъ почти на 150.000 рублей. Общій оборотъ Рѣчного Яхтъ-Клуба за все время его существованія достигъ почти 850.000 рублей.

Цифры эти ярко показываютъ, насколько С.-Петербургскій рѣчной Яхтъ-Клубъ успѣшно шелъ въ теченіе всей своей жизни къ намѣченной его уставомъ цѣли. Если же къ приведеннымъ здѣсь цифровымъ даннымъ присоединить, что Рѣчной Яхтъ-Клубъ является основателемъ первой въ С.-Петербургѣ яхтенской верфи, неоднократно затѣмъ удостаивавшейся многихъ почетныхъ наградъ и медалей, и первыхъ на всемъ протяженіи Финскаго залива Мореходныхъ Классовъ, занимающихъ нынѣ главенствующее положеніе въ дѣлѣ образованія русскихъ торговыхъ моряковъ, а также и то, что этотъ Яхтъ-Клубъ, будучи долгое время единственнымъ разсадникомъ паруснаго спорта въ Россіи, впослѣдствіи послужилъ образцомъ для всѣхъ подобныхъ ему русскихъ яхтъ-клубовъ и обществъ, то будетъ ясно, что въ развитіи мореходнаго спорта въ Россіи, полувѣковая дѣятельность С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба занимаетъ почетное мѣсто.

Все это подтверждается также и тѣмъ вниманіемъ, которое постоянно оказывали Рѣчному Яхтъ-Клубу за его полезную дѣятельность и Правительство, въ лицѣ Морского Министерства, и Августѣйшіе его Покровители, и другія Особы Императорской Фамиліи.

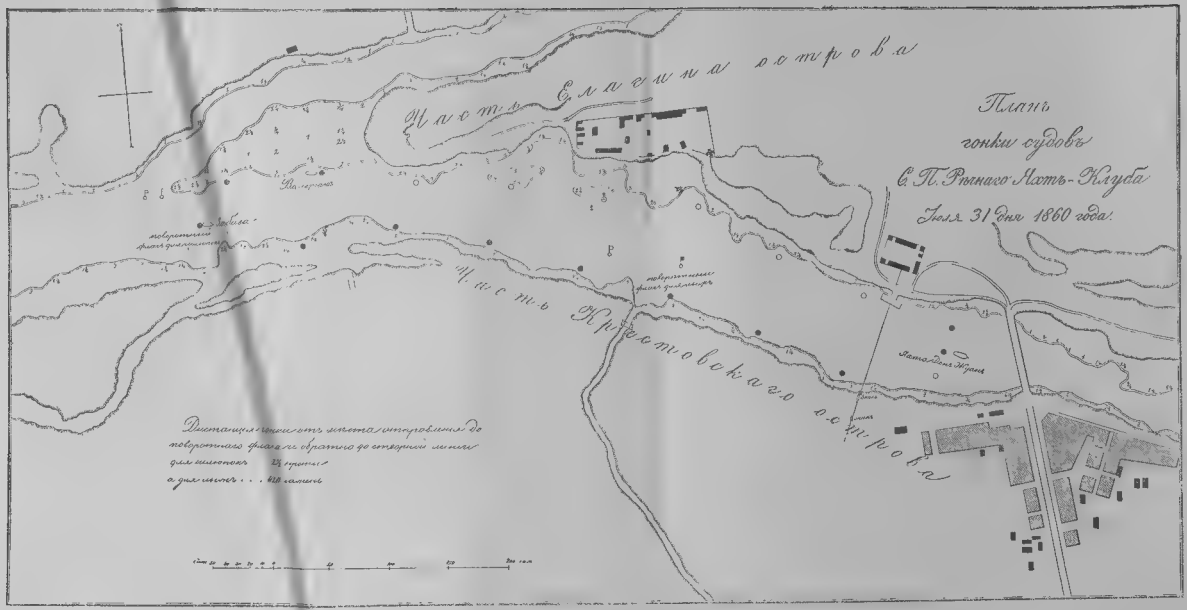
Наконецъ полувѣковая дѣятельность С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба на пользу отечественнаго судоходства вообще и русскаго воднаго спорта въ частности высоко вознаграждена была и нынѣ царствующимъ Государемъ Императоромъ, всемилостивѣйше даровавшимъ 8 марта 1910 года Рѣчному Яхтъ-Клубу, ко дню его пятидесятилѣтія, наименованіе «Императорскій Рѣчной Яхтъ-Клубъ».

Чѣмъ же объясняется этотъ огромный успѣхъ Императорскаго рѣчного Яхтъ-Клуба въ дѣлѣ развитія воднаго спорта въ Россіи, тогда какъ дѣятельность многихъ другихъ, подобныхъ Клубу обществъ, въ то же время подолгу остается безъ всякаго прогрессивнаго движенія, а иные общества подчасъ принуждены бывали даже почти пріостанавливать свою дѣятельность?

Отвѣтъ на это нужно искать въ томъ вѣрномъ курсѣ, который былъ взятъ С.-Петербургскимъ рѣчнымъ Яхтъ-Клубомъ съ первыхъ же дней его существованія и въ основаніи котораго при всѣхъ начинаніяхъ Клуба были положены еще первымъ его Командоромъ В. Ю. Познанскимъ дружная работа его членовъ, глубокая преданность ихъ родному клубскому флагу и, главное, истинная любовь ихъ къ водному спорту, этому благороднѣйшему изъ всѣхъ видовъ спорта, культивирующему высокую идею паруса и весла, которая, не смотря ни на какія усовершенствованія послѣднихъ временъ, останется вѣчно самой высокой и очаровательной, какъ морская бездна, и самой свѣтлой и кристаллически чистой, какъ лазурное небо безпредѣльнаго морского горизонта.

28144

ДОМА



План первой гребной гонки С.-Петербургскаго рѣчного Яхтъ-Клуба 31 Іюля 1860 года.

ПРОГРАММА

ГОНОКЪ ГРЕБНЫХЪ СУДОВЪ С.-ПЕТЕРБУРГСКАГО РѢЧНАГО ЯХТЪ-КЛУБА.

31 іюля 1860 года.

Судья отъ Морскаго вѣдомства: **Контръ-Адмиралъ Н. П. Акуловъ.**

КОММИСІЯ ГОНОКЪ.

Предсѣдатель: **Командоръ В. Ю. Познанскій.**

Члены: **И. С. Шумовъ, Д. И. Маршаловъ, И. Я. де-Франса-Нетто и П. М. Яцевичъ.**

При судьѣ Секретарь Общества: **С. А Идаровъ.**

НАЗВАНІЕ СУДОВЪ.	ЦВѢТЪ ОДЕЖДЫ.	РУЛЕВОЙ.	ГРЕБЦЫ.	ПРИЗЫ.
I. *Шлюпки съ двумя гребцами.*				
ЕРШЪ . . . . . Яхтъ-Клуба.	Сѣрый съ малиновымъ.	Членъ Клуба *П. Т. Образцовъ.*	Любители.	**Яхтъ-Клуба.**
РУСАКЪ	Бѣлый съ краснымъ.	Перевощики.		
МЕРИ . . . . . Яхтъ-Клуба.	Синій съ бѣлымъ.	Матросы.		**Серебряный ру-**
БЕЗЫМЯНКА . .	Бѣлый.	Членъ Клуба *В. И. Тайвани.*	Перевощики.	**поръ.**
II. *Шлюпки съ 3-мя гребцами.*				
ЛАСТОЧКА . . . Яхтъ-Клуба.	Синій.	Членъ Клуба *А. Ф. Бруни.*	Перевощики.	
СВИРИСТЕЛЬ . . Яхтъ-Клуба.	Бѣлый съ коричневымъ.	Членъ Клуба *Н. А. Сутугинъ.*	Матросы.	**Яхтъ-Клуба.**
ГИТАНА	Бѣлый съ синимъ.	Членъ Клуба *И. де-Франса-Нетто.*	Матросы.	**Золотой свистокъ съ цѣпочкою.**
III. *Шлюпки Яхтъ-Клуба съ 4-мя гребцами.*				
СТРѢЛА	Бѣлый.	Членъ Клуба *И. Я. де-Франса-Нетто.*	Члены Клуба: *Н. Х. Вилькинсъ. А. И. Берковскій. Д. И. Маршаловъ. Н. Н. Познанскій.*	**Морскаго вѣдомства**
ОХОТА	Бѣлый.	Членъ Клуба [illegible]	Члены Клуба *А. К. Вернеръ. М. Н. [illegible]. А. И. Аверинъ. П. А. Тимофѣевъ.*	**4-хъ весельная**
НЕВА	Бѣлый съ краснымъ.	Членъ Клуба *Ц. А. Кавосъ.*	Члены Клуба *К. Ф. Бруни. П. Х. Гейде. Л. А. Эбергардъ. А. Ф. Бруни.*	**гичка.**
IV. *Шлюпки съ 4-мя гребцами.*				
МЕФИСТОФЕЛЬ . Яхтъ-Клуба.	Черный съ краснымъ.	Членъ Клуба *С. М. Яковлевъ.*	Перевощики.	
МАРУСЯ . . . . Яхтъ-Клуба.	Бѣлый съ краснымъ.	Членъ Клуба *П. М. Яцевичъ.*	Перевощики.	**Яхтъ-Клуба.**
СТЕЛЛА . . . . Яхтъ-Клуба.	Бѣлый съ синимъ.	Членъ Клуба *И. Я. де-Франса-Нетто.*	Матросы съ Яхты-Клуба *Донъ-Жуанъ.*	
ГОЛУБУШКА . . Яхтъ-Клуба.	Синій съ желтымъ.	Членъ Клуба *П. С. Шумовъ*	Матросы.	**Серебряный кубокъ.**
ОХТЯНКА . . . Яхтъ-Клуба.	Бѣлый.	*Г. Блокъ.*	Перевощики.	
V. *Лыжи.*				
УНДИНА . . . . Яхтъ-Клуба.	Бѣлый.	»	Членъ Клуба *Н. Х. Вилькинсъ*	
КОМАРЪ . . . . Яхтъ-Клуба.	Бѣлый съ краснымъ.	»	Членъ Клуба *А. Ф. Бруни.*	
МОСКИТА . . . Яхтъ-Клуба.	Бѣлый.	»	Членъ Клуба *И. Я. де-Франса Нетто.*	**Яхтъ-Клуба.**
ЗАГАДКА . . . Яхтъ-Клуба.	Бѣлый съ синимъ.	»	Членъ Клуба *Д. И. Маршаловъ.*	
МУХА . . . . . Яхтъ-Клуба.	Бѣлый.	»	Членъ Клуба *Н. Н. Познанскій.*	**Серебряный ковшъ.**
ЗИГЪ-ЗАГЪ . . . Яхтъ-Клуба.	Бѣлый съ желтымъ.	»	Членъ Клуба *Э. Полле-Марешаль.*	

ОГЛАВЛЕНІЕ.

стр.

Предисловіе

Вступленіе 3

1858–1850–1869 гг. 6

1858–1859 гг. 6
1860 г. 8
1861 г. 14
1862 г. 18
1863 г. 21
1864 г. 26
1865 г. 31
1866 г. 32
1867 г. 37
1868 г. 40
1869 г. 43

1870–1884 гг. 49

1870 г. 49
1871 г. 54
1872 г. 59
1873 г. 67
1874 г. 73
1875 г. 84
1876 г. 90
1877 г. 95
1878 г. 102
1879 г. 107
1880 г. 112
1881 г. 115
1882 г. 120
1883 г. 123
1884 г. 127

стр.

1885–1890 гг. 133

1885 г. 133
1886 г. 144
1887 г. 149
1888 г. 152
1889 г. 159
1890 г. 165

1891–1899 гг. 174

1891 г. 174
1892 г. 182
1893 г. 188
1894 г. 194
1895 г. 201
1896 г. 206
1897 г. 212
1898 г. 220
1899 г. 227

1900–1909 гг. 235

1900 г. 235
1901 г. 246
1902 г. 256
1903 г. 265
1904 г. 277
1905 г. 285
1906 г. 294
1907 г. 302
1908 г. 312
1909 г. 323

Заключеніе 337

Планъ и программа первой гребной гонки СПБ. рѣчного Яхтъ-Клуба 30 іюня 1860 г.

33972

Госуд. публичная историческая библиотека РСФСР
№ ..... 198 г.

ПОЛИЦЕНО
ПОГАШЕНО
ЛЕНИНГРАДСКИЙ ДОМ СМФ КБФ БИБЛИОТЕКА